

FREE MAGAZINE

Edisi 190 - September 2014

DERMAGA

DERAP MAJU PELINDO III



Transportasi Berbasis Rel
Dibangun di Sulawesi

Pelindo III Tanjung Perak
Layani Bongkar Muat Mobil

Pantai Kuta Ada di Bali
dan Juga di Lombok

Via Video Conference
Presiden Resmikan
Terminal Teluk Lamong



9 772252 476698

ISSN:2252-4762



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III

Leading in Port Information
www.majalahdermaga.co.id

Selamat dan Sukses



Yon Irawan
Sekretaris Perusahaan Pelindo III

Dothy
Direktur Utama PT. Terminal Petikemas Surabaya



Hot Rudolf Marlhot
SM Tresuri

Yon Irawan
Sekretaris Perusahaan Pelindo III



Denny Lambert Wuwungan
General Manager Pelindo III Cabang Tenau Kupang

Hot Rudolf Marlhot
SM Tresuri



Gusti Chaerudin
General Manager Pelindo III Cabang Sampit

M. Taufik Harjanto
General Manager Cabang Terminal Multi Purpose Banjarmasin

Apa kabar pembaca?

Lewat pertengahan tahun, namun event besar yang digelar Pelindo III seakan tak pernah berhenti. Terminal Multipurpose Teluk Lamong resmi diresmikan Presiden RI tanggal 5 September lalu melalui video conference. Dalam video conference tersebut, Presiden SBY melakukan dialog dengan Gubernur Jawa Timur-Soekarno yang melaporkan terdapat 19 proyek MP3EI di koridor Jawa. Dimana 11 diantaranya terdapat di Jawa Timur dan progresnya sudah tercapai 71 persen. Tiga proyek yang telah tuntas pengerjaannya adalah Bandara Internasional Terminal Dua (T2) Juanda, Double Track (jalur ganda) kereta api dari Jakarta-Surabaya, dan Terminal Multipurpose Teluk Lamong. Sedangkan sejumlah proyek lainnya, dalam tahap pengerjaan dan *ground breaking*.

Pada awal september pula, Humas Pelindo III juga menggelar perhelatan besar. Bisa dibilang besar karena event yang bertajuk workshop dan PR gathering yang digelar 8-9 September lalu diikuti oleh humas dari kantor pusat, seluruh kantor cabang dan anak perusahaan. Tak ketinggalan, datang pula tamu kehormatan dari Humas Pelindo II dan Pelindo IV. Padatnya agenda perusahaan yang otomatis diikuti oleh para humas, membuat event itu sempat beberapa kali tertunda. Yang istimewa, selain menghadirkan para pakar komunikasi, acara tersebut juga dibuka oleh Direktur SDM dan Umum-Toto Heli Yanto yang dulu juga pernah menjabat sebagai Kahumas Pelindo III. Yel-yel YES I'M PR yang didengungkan pada acara tersebut semoga menjadi penyemangat dan pendongkrak kinerja seluruh humas Pelindo III.

Hari Perhubungan Nasional yang jatuh tanggal 17 September mendatang, juga mencatat beberapa prestasi sektor transportasi nasional. Di laut, Pelindo III berjaya

dengan Terminal Multipurpose Teluk Lamongnya. Selesaiannya proyek pembangunan Terminal 2 (T2) Bandara Juanda Surabaya juga merupakan prestasi dari sektor transportasi udara. Sedangkan di sektor darat, prestasi ditorehkan oleh sektor kereta api.

Sebagai hadiah khusus dalam rangka peringatan Hari Ulang Tahun Proklamasi ke-69 Republik Indonesia, tepatnya tanggal 12 Agustus lalu telah diresmikan pembangunan jalur kereta api Trans Sulawesi. Langkah besar ini, juga menjadi memorabilia terhadap peristiwa 150 tahun lalu, ketika di bumi nusantara untuk pertama kalinya dibangun angkutan berbasis rel. Kereta api di Indonesia yang selama ini didominasi di Pulau Jawa dan Sumatera mulai membuka 'hati' di Sulawesi.

Tak ketinggalan, revitalisasi jalur kereta api juga akan dilakukan di Pulau Madura, dimana Jalur kereta api Karangpilang-Kalianget dianggap paling menarik karena melibatkan multimoda yang harus menyeberang di Tanjung Perak menggunakan kapal ferry. Semua kemajuan sektor kereta api tersebut, akan membawa dampak positif dan mendongkrak kinerja perkeretaapian. Pembangunan jalur ganda rel kereta api (double track) Jakarta-Surabaya yang telah selesai membawa juga berdampak besar bagi bisnis transportasi kereta api. Hal ini tercermin dari upaya pemerintah mengalihkan sejumlah transportasi massa jalan raya ke kereta api guna menekan keelakaan.

Masih banyak lagi yang bisa Anda simak di Majalah DERMAGA Edisi September ini. Kiriman artikel, kritik dan saran masih kami tunggu via email dan pantau berita terbaru di website kami.

Terima kasih dan selamat membaca!

SUSUNAN REDAKSI

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

Pengarah

Sekretaris Perusahaan

Pemimpin Redaksi

Edi Priyanto

Redaktur Pelaksana

Camelia Ariestanti

Koordinator Liputan & Fotografi

R. Suryo Khasabu

Administrasi

Ardella Trastiana Dewi

Koordinator Distribusi

Jufrianto Siahaan

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp : +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax : +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Pebruari 1989

Wartawan Dermaga tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.

Redaksi menerima saran atau kritik

via e-mail : majalahdermaga@yahoo.com
humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Empat Sehati

Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

DAFTAR ISI

September

2014

CCTV

BJTI Dapat Peringkat idA dari Pefindo

KPK Pantau Bongkar Muat Ternak Sapi

PT Pengembangan Pelabuhan Indonesia ke Terminal Teluk Lamong

Pameran Industri Bahari 2014 Ajang Bergengsi Dongkrak Investasi

Canggih dan Modern Nafsiah Dahlan Iskan Kagumi Terminal Teluk Lamong

Tim Kemenhub Tinjau Terminal Teluk Lamong

GATE IN

Bangun Tiga Tangki BBM
Pelindo III Cabang Kupang
Rangkul PT Laban Raya Samodra

Pelindo Care Peduli Sampai ke Pelosok Desa

Pertama Kali, Perempuan jadi Presiden PT TPS

Cegah Penularan Kolera
Pelabuhan Benoa Gelar Simulasi

Kopelindo3
Kucurkan Bantuan
Pendidikan Senilai Rp. 381 juta

Komisi VI DPR-RI Berkunjung Ke Pelindo III

Workshop dan PR Gathering 2014 Yes I'M PR

Pelindo III Tanjung Perak Canangkan
Friday is English Day

Permudah Layanan Persil Tanah
Pelindo III Cabang Tanjung Perak Buka Property Corner

Pelindo III Cabang Benoa Jadi Host Pelatihan Maritim Internasional

VENDER

Lewat Terminal Gili Mas
Lembar Picu Pariwisata NTB

Kembangkan Pelabuhan Benoa
Pelindo Siapkan Rp1,2 Triliun

Benoa Tourism Hub Port Akan Segera Terwujud

CARGODORING

Revitalisasi Angkutan Kereta Di Madura, Mungkinkah ?

Transportasi Berbasis Rel Dibangun di Sulawesi

Angkutan Barang Via Kereta Diproyeksi Capai 1 Juta TEU's

STEVEDORING

Via Video Conference Presiden Resmikan Terminal Teluk lamong

04

05

06

07

08

09

10

12

13

14

15

16

17

20

21

24

27

30

32

BOLDER

Dua Unit CC Baru
Dongkrak Kinerja
Terminal Multipurpose Nilam
Timur

36

Pelindo III Tanjung Perak
Layani Bongkar Muat Mobil

38

GARBARATA

Dibutuhkan Dam
untuk Kawasan Strategis
Pelabuhan Kalimas

40

JALA-JALA

Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto:
Dongkrak Pendapatan & Aset
Mendukung Program Strategis

42

BOOM

Pantai Kuta: Ada di Bali
dan Juga di Lombok

45

BEHANDLE

Catatan Rhenald Khasali
Belajar keluar dari Comfort Zone

49

Maritim (Jangan) Setengah Hati

50

Stabil

Pelindo III Dapat Rating dari Tiga
lembaga

52

TROLLY

UKM Jawa Timur
Garap Pasar Timur Tengah

54

Pembangunan Bandara
Dwijendra
di Bali Utara

56

Kunjungan Wamen ESDM Ke
Benoa

59

Dari International Day di World
Maritime University
Berebek Bonek
Menangi Ajang International

60

Automatic Terminal Altenwerder
Hamburg Jerman
Terminal Berbasis Robot di Dunia

62

BJTI Dapat Peringkat idA dari Pefindo



PT Pemeringkat Efek Indonesia (Pefindo) menetapkan peringkat idA untuk PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) dengan prospek stabil. Analis Pefindo Yogie Perdana mengatakan, peringkat tersebut mencerminkan pentingnya perusahaan secara strategis terhadap induknya, yakni Pelindo III.

"Selain itu, pasar lokal yang signifikan di daerah pelayanan yang baik dan kualitas layanan perusahaan yang baik," kata dia dalam rilisnya pertengahan Agustus lalu.

Kendati demikian, menurut dia, peringkat tersebut dibatasi tingkat *leverage* keuangan perusahaan yang lebih agresif dalam jangka panjang hingga menengah, eksposur volume perdagangan terhadap tren perekonomian lokal, serta risiko operasional terkait dengan pengembangan proyek Java Integrated Industrial and Port Estate (JIPE).

BJTI mengelola dan mengoperasikan terminal Berlian di pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya serta terminal Satui di Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan dan terminal Kupang di Nusa Tenggara Timur (NTT). BJTI memiliki hak operasi untuk Berlian, Satui dan Kupang hingga 2033. Adapun layanan yang disediakan BJTI adalah pelabuhan, termasuk layanan kapal, barang, peralatan dan kontainer.

KPK Pantau Bongkar Muat Ternak Sapi

Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) ikut memantau kelancaran bongkar muat hewan ternak khususnya sapi yang melalui Pelabuhan Tenau Kupang. Hal itu terungkap saat komisi anti rasuah itu datang ke Pelindo III Cabang Tenau Kupang bersama dengan dinas-dinas terkait di Propinsi Nusa Tenggara Timur beberapa waktu lalu. Instansi pimpinan Abraham Samad itu hendak memastikan rencana kesepakatan untuk menjamin kelancaran distribusi hewan ternak di Propinsi Nusa Tenggara Timur antara Ditjen Peternakan dan Kesehatan Hewan Kementerian Pertanian dan Dinas Peternakan Propinsi NTT bebas dari praktek Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme (KKN). Rencananya, kerjasama kedua instansi tersebut akan menggunakan area kerja Pelindo III Cabang Tenau Kupang sebagai rumah potong hewan (RPH).



KPK
Komisi Pemberantasan Korupsi

PT Pengembangan Pelabuhan Indonesia ke Terminal Teluk Lamong



Sebanyak 35 orang yang terdiri dari komisaris, direksi, dan staf PT Pengembangan Pelabuhan Indonesia (PPI) melakukan kunjungan kerja ke Terminal Teluk Lamong. Kunjungan itu dilakukan dalam rangka menggali informasi mengenai pembangunan dan sistem operasi di terminal semiotomatis pertama di Indonesia itu. Komisaris PT PPI Sumardi memuji apa yang telah dilakukan oleh Pelindo III dalam membangun Terminal Teluk Lamong. Menurutnya, Terminal Teluk Lamong bisa menjadi proyek percontohan dalam membangun terminal petikemas masa depan di Indonesia. Selain mengunjungi Terminal Teluk Lamong, rombongan PT PPI juga mengunjungi PT Terminal Petikemas Surabaya.

Pameran Industri Bahari 2014

Ajang Bergengsi Dongkrak Investasi



Untuk kesekian kalinya, Surabaya menjadi tuan rumah Pameran Agrobisnis, Produk Unggulan Daerah dan Industri Bahari 2014 yang rutin digelar setiap tahun sekali. Pameran yang digelar tanggal 5-8 September di Grand City Surabaya itu diikuti sekitar 200 peserta dari berbagai provinsi, kabupaten/kota, dan pelaku bisnis. Pameran Agrobisnis, Produk Unggulan Daerah dan Industri Bahari 2014 dibuka oleh Menteri Pertanian RI- Suswono. Ajang itu menjadi salah satu wadah bagi pemerintah provinsi maupun kabupaten/kota dan juga pelaku bisnis untuk mempromosikan berbagai produk unggulan dari sektor pertanian, perkebunan dan industri kelautan. Pelindo III turut hadir dalam pameran tersebut bersama Kementerian Perhubungan RI dengan menampilkan benda pamer seputar wisata bahari.

Canggih dan Modern Nafsiah Dahlan Iskan Kagumi Terminal Teluk Lamong

PT Terminal Teluk Lamong kembali mendapatkan kehormatan sebagai tuan rumah acara kunjungan dari Ketua dan Anggota Pengurus IIP BUMN Pusat ke Surabaya pada 14 September lalu. "Menjelajah di Terminal Teluk Lamong sama seperti berada di terminal luar negeri, karena memiliki peralatan yang sangat canggih dan modern" ujar Nafsiah Dahlan Iskan dalam sambutannya. Kunjungan diawali dengan mengadakan senam pagi di Kantor Pusat Pelindo III dan dilanjutkan dengan mengarungi laut menggunakan kapal Artama milik PT Pelindo Marine Service (PMS) yang juga merupakan salah satu anak perusahaan dari Pelindo III.

Para anggota Ikatan Istri Pegawai BUMN (IIP) dan undangan tersebut mengawali perjalanan dengan menggunakan kapal Artama dari Terminal Penumpang Tanjung Perak menuju Suramadu dan dilanjutkan dengan kunjungan ke PT Terminal Teluk Lamong selama kurang lebih 90 menit.



Saat berada di PT Terminal Teluk Lamong, IIP Pusat dan Jatim melakukan kegiatan Port Tour dalam rangka memperkenalkan Terminal baru milik Pelindo III yang berkonsep ramah lingkungan dan berbasis pada peralatan semi otomatis pertama di Indonesia. Kegiatan dilanjutkan dengan ramah tamah dan bernyanyi bersama.

"Saya sangat mendukung kegiatan PT Terminal Teluk Lamong, kalau bisa harus membuat acara yang lebih spektakuler untuk Jawa Timur seperti Jalan Sehat bersama menuju dermaga PT Terminal Teluk Lamong", ungkap istri Menteri BUMN tersebut mengakhiri perbincangan. (Jamrud)

Tim Kemenhub Tinjau Terminal Teluk Lamong



TERMINAL TELUK LAMONG

Rombongan Kementerian Perhubungan di bawah koordinasi Kepala Pusat Kajian Kemitraan dan Pelayanan Jasa Transportasi Kemenhub Imam Hambali meninjau kesiapan pengoperasian Terminal Teluk Lamong. Kedatangan tim tersebut untuk melakukan evaluasi dan monitoring atas segala persiapan yang telah dilakukan menjelang pengoperasian terminal semiotomatis pertama di Indonesia itu. Kini, kesiapan Terminal Teluk Lamong telah memasuki tahapan *commissioning and testing* terhadap sejumlah alat bongkat muat. Selain itu, terminal seluas 38 hektar itu juga tengah menunggu ijin konsesi dari Kementerian Perhubungan.

Bangun Tiga Tangki BBM

Pelindo III Cabang Tenau Kupang Rangkul PT Laban Raya Samodra



▲ Tangki BBM di Pelabuhan Tenau Kupang.

Untuk Membangun Tiga Tangki BBM Pelindo III terus melakukan gebrakan untuk menghadapi perkembangan masa depan. Selain menyediakan fasilitas pelabuhan, sarana pendukungnya pun terus ditambah.

Salah satu diantaranya di Pelabuhan Tenau, Kupang, Nusa Tenggara Timur (NTT). Di sana, Pelindo III Cabang Kupang, telah merangkul PT Laban Raya Samodra untuk menyediakan fasilitas tangki timbun. Perusahaan yang bermarkas di Kapasan, Surabaya ini, membangun tiga tangki berkapasitas 5000 kilo liter (KL). Semua kapal tangker yang membongkar BBM di Pelabuhan Tenau, tidak lagi harus membongkar berminggu-minggu. Tapi tinggal hitung jam bisa selesai. Sebab, biasanya, kapal tangker harus menyalurkan BBM dengan mobil tangki, lalu diangkut ke lokasi penampungan.

Akibatnya, membutuhkan waktu sehari-hari bahkan berminggu-minggu dan mengganggu aktivitas kapal lainnya yang melakukan bongkar muat. Karena itu, tak heran bila ada kapal lain yang segera bongkar muat, kapal tangker harus mengalah. Kapal harus lego jangkar dulu, sambil menunggu kapal selesai bongkar-muat, baru merapat kembali di pelabuhan. Tak heran kapal tangker sering terkena demorit, yang membuat biaya logistik tinggi. "Karena suplai BBM itu membutuhkan waktu sehari-hari, akhirnya mereka harus memberikan kesempatan pada kapal lain untuk bongkar muat," kata General Manager (GM) Pelindo III Cabang Kupang, Hot Rudolf Marihot.

Namun, setelah tiga tangki hasil kerja bareng Pelindo III dengan PT Laban Raya Samodra ini rampung, pemandangan seperti itu tidak bakal dijumpai lagi. Begitu kapal tangker datang, BBM langsung dialihkan ke tangki timbun. Setelah itu baru diangkut dengan mobil tangki. "Kalau dari kapal dimasukkan mobil tangki, baru diangkut ke tempat tujuan, lalu kapan selesainya. Lagi pula, jumlah mobil tangki di sini sangat terbatas. Itu sistem kuno yang harus kita ubah," cerita Hot yang suka bicara ceplas-ceplos itu.

Bahkan orang nomor satu di Pelindo Kupang ini telah mengeluarkan edaran. Bongkar BBM tidak boleh lebih dari tiga hari. Sebab itu, PLN yang biasanya bongkar BBM untuk PLTD Tenau setiap bulannya, juga harus segra menyesuaikan dengan ketentuan baru tersebut. "Kami sudah menyediakan tangki. Sekarang tinggal konsumennya yang memanfaatkan sarana yang disediakan itu. Kami berupaya untuk melayani sebaik-baiknya kepada masyarakat," tutur putra berdarah Batak, dengan logat Suroboyoan yang medok.

Untuk kesiapan operasi tangki timbun tersebut, beberapa waktu lalu telah dilakukan acara syukuran secara sederhana. Sejumlah pejabat di Pelabuhan Tenau, juga ikut menghadiri acara tersebut. Sedangkan PT Laban Raya Samodra, diwakili Iwan Gondo. Suasana akrab pun mewarnai acara yang berlangsung di Pelabuhan Tenau itu. (Lamong)

Pelindo Care

Peduli Sampai ke Pelosok Desa



▲ Bantuan kursi dan meja sekolah.



▲ Fisik bangunan MTs Batutangga



◀ Supervisor Humas Pelindo III Cabang Banjarmasin Bambang Ibnu Murjadi saat menyerahkan bantuan kepada MTs Batutangga.

Dalam rangka melaksanakan program Corporate Social Responsibility (CSR), Pelindo III Cabang Banjarmasin menyerahkan bantuan fasilitas meja dan kursi sekolah untuk MTs Batutangga Kecamatan Batangalai Barabai Hulu Sungai Tengah.

Bantuan fasilitas pendidikan sebesar Rp 12 juta untuk pembelian meja dan kursi secara simbolis diserahkan oleh Supervisor Humas, Bambang Ibnu Murjadi kepada Kepala Sekolah MTs Batutangga, Masrifani yang disaksikan oleh para guru, para murid serta wartawan Banjarmasin Post yang bertugas Hanani.

“Peningkatan kualitas pendidikan di Indonesia merupakan tanggungjawab bersama seluruh elemen masyarakat dan usaha meningkatkan kualitas pendidikan yang berada di berbagai daerah merupakan upaya yang berkesinambungan. Pelindo hadir di Batutangga sebagai wujud komitmen kami untuk berperan serta dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat melalui program Corporate Social Responsibility (CSR) terutama dibidang pendidikan di Provinsi Kalimantan Selatan. Diharapkan bantuan ini dapat digunakan dengan baik untuk mendukung proses kegiatan belajar mengajar yang efektif serta sebagai sarana pendukung kegiatan para murid di sekolah” ujar Hengki Jajang Herasmana selaku General Manager PT Pelindo III (Persero) Cabang Banjarmasin pada kesempatan berbeda.

Kegiatan ini merupakan refleksi dari salah satu nilai inti budaya perusahaan yang selalu terdepan dalam kepedulian kepada pemangku kepentingan dan lingkungan (Care) dan dikemas dalam program “Pelindo Care” ujar Annang

Cahyadi selaku Asman Hukum Humas dan Pengamanan menambahkan.

Menurut Hengki, tahun ini Pelindo cabang Banjarmasin terus berusaha meningkatkan produktifitas perusahaan terutama dalam bidang operasional khususnya produksi petikemas yang ditargetkan naik 9 % dari realisasi tahun 2013. Dengan meningkatkan produktifitas perusahaan, diharapkan dapat juga meningkatkan taraf perekonomian masyarakat Kalsel karena fungsi pelabuhan sebagai salah satu pintu gerbang perekonomian.

Sekolah MTs ini dulunya adalah sekolah yang dibangun secara swadaya masyarakat dengan diawali bangunan dari kayu yang kurang layak seperti seng bekas sebagai atap yang terlihat berlubang karena bekas paku. Proses belajar mengajar secara lesehan juga sempat dirasakan oleh anak murid MTs Batutangga serta akses jalan yang sangat memprihatinkan. Hal tersebut ini lah yang menjadi misi Pelindo III Cabang Banjarmasin menyalurkan bantuan fasilitas meja dan kursi sekolah di MTs Batu tangga.

Masrifani selaku Kepala Sekolah Batutangga mengaku sangat senang menerima bantuan meja dan kursi dari Pelindo III Cabang Banjarmasin. “Bantuan dari Pelindo langsung kami bayarkan ke toko meubel di Barabai sehingga para murid bisa segera punya meja dan kursi baru. Melalui bantuan dari Pelindo ini pula, kami berharap dapat membantu meningkatkan kualitas pendidikan dan menciptakan generasi penerus bangsa yang mampu menghadapi tantangan di era globalisasi pada masa yang akan datang” ujarnya menambahkan.(Jamrud)

**Dothy**Direktur
PT Terminal Petikemas Surabaya

Pertama Kali, Perempuan jadi Presiden PT TPS

Dua jabatan Direktur PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS), yang tak lain merupakan anak usaha PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) III, resmi diganti. Adalah Rahmat Satria digantikan oleh Dothy, yang selanjutnya menjabat posisi Presiden Direktur di PT TPS. Dothy sebelumnya menjabat sebagai Sekretaris Perusahaan Pelindo III. Wanita lulusan S2 Malmö Swedia yang juga merupakan 'Vice Chairperson APA 2014-2015' itu, menjadi wanita pertama yang menjabat sebagai Presiden Direktur di PT TPS.

Kepala Humas Pelindo III, Edi Priyanto mengatakan pergantian jabatan Presiden Direktur PT TPS itu dilakukan lantaran Rahmat ditunjuk oleh Menteri BUMN menjadi salah satu direktur di Pelindo III. Sedangkan Vice Presiden Direktur yang sebelumnya, yang dijabat oleh Sanjay Mehta digantikan oleh William Khoury.

"Kalau Pak Sanjay Mehta saat ini telah habis masa jabatannya, sehingga berdasarkan RUPS dilakukan penggantian," ujar Edi dalam keterangan tertulisnya 18 Agustus lalu. Sementara, Direksi PT TPS lainnya saat ini masih tetap dan tidak berganti. "Direksi PT TPS lainnya saat ini masih tetap, yaitu Nur Sjamsiah sebagai Direktur Keuangan, Sujeet Singh sebagai Direktur Operasional dan Achmad Baroto Sebagai Direktur Teknik," paparnya. (JPNN)



▲ Aktivitas simulasi penanggulangan wabah kolera di Pelabuhan Benoa, Bali.

Cegah Penularan Kolera

Pelabuhan Benoa Gelar Simulasi

Para penumpang Kapal wisata Suka-suka tengah bersiap untuk menikmati wisata laut, permainan air serta paket makan siang yang telah disediakan oleh salah satu penyelenggara paket wisata yang ada di Pelabuhan Benoa. Setelah menikmati pemandangan dan lelah bermain permainan air seperti snorkeling, Banana Boat dan jet ski, para penumpang langsung menikmati makan siang yang sudah disediakan oleh kapal Suka-suka. Namun beberapa saat setelah para penumpang menyantap hidangan tersebut, mereka menjadi pusing, mual, muntah-muntah, diare bahkan ada beberapa diantara mereka yang pingsan. Segera nakhoda kapal menghubungi stasiun Radio Pelabuhan Benoa dan kantor Kesehatan Pelabuhan Benoa untuk menindaklanjuti kejadian ini.

Demikianlah simulasi yang dilakukan di Pelabuhan Benoa untuk menanggulangi wabah penyakit menular Kolera, ternyata penyakit tersebut dibawa oleh salah satu pegawai Kapal Suka-suka yang baru pulang dari luar negeri, namun simulasi ini diakhiri dengan penanggulangan yang sukses, baik dan aman. Simulasi yang diharapkan dapat mendeteksi dini penyebaran penyakit kolera dan meminimalisir penyebaran penyakit menular lainnya yang masuk melalui pintu-pintu gerbang masuk di Indonesia khususnya di Pulau Bali.

Pelabuhan Benoa sebagai salah satu pintu gerbang masuk ke Pulau Bali, harus siaga untuk mendeteksi adanya penyakit menular yang dibawa oleh para wisatawan. Untuk itu Kantor Kesehatan Pelabuhan Benoa didukung

oleh seluruh instansi-instansi yang ada di Pelabuhan Benoa menggelar simulasi pencegahan wabah penyakit kolera.

Selain kapal ikan, lebih dari 40.000 wisatawan asing masuk ke Pulau Bali melalui Pelabuhan Benoa. Tidak jarang pula penyebaran penyakit menular dibawa oleh para penumpang asing, sehingga Pelabuhan Benoa adalah tempat yang sangat tepat untuk pendeteksian awal masuknya wabah penyakit di Pulau Bali selain Bandara Ngurah Rai Bali.

“Belakangan ini banyak sekali penyakit menular yang mematikan masuk ke Indonesia yang dibawa oleh para pendatang dari berbagai negara. Penyebaran virusnya juga cepat memakan korban, sehingga kita patut waspada dan selalu siaga untuk mendeteksi virus tersebut lebih dini. Kami (KKP) selaku selalu meningkatkan kompetensi dari tenaga medis kami sehingga mereka lebih sigap dan responsive pada setiap kejadian kesehatan yang harus ditangani darurat.” Kepala Dinas Kantor Kesehatan Pelabuhan Benoa memberi penjelasan pada sambutan pembukanya.

Simulasi yang diperagakan oleh staf Kantor Kesehatan Pelabuhan Benoa, KPLP serta tenaga medis dari RSU Sanglah ini dilaksanakan selama kurang lebih berdurasi 60 menit dengan ini diharapkan para pegawai dan seluruh petugas di lingkungan Pelabuhan Benoa paham dan mengikuti SOP (standard operating procedures) dalam merespon kejadian darurat kesehatan. (Jamrud)

Kopelindo3

Kucurkan Bantuan
Pendidikan Senilai

Rp **381** juta

Koperasi Pegawai Pelindo III disingkat dengan Kopelindo3, kembali memberikan penghargaan anak berprestasi dan pemberian bantuan pendidikan tahun ajaran 2013/2014. Kopelindo 3 menggandeng Pelindo III beserta anak perusahaannya memberikan penghargaan anak berprestasi dan bantuan pendidikan kepada sedikitnya 179 (seratus tujuh puluh sembilan) anak dengan total dana yang dikeluarkan mencapai Rp. 381 juta.

Penghargaan anak berprestasi tersebut diberikan kepada anak-anak anggota Kopelindo3 yang mendapatkan prestasi (rangking 1-3) dikelasnya pada tahun ajaran 2013/2014. Sedangkan bantuan pendidikan dan bea siswa diberikan kepada anak-anak (yatim/piatu) dari mantan anggota Kopelindo3 (telah meninggal dunia) serta juga diberikan kepada anak-anak tenaga kerja khusus (seperti : petugas cleaning service, foto copy, driver/sopir) dilingkungan Pelabuhan Tanjung Perak dengan

kriteria tertentu diantaranya memiliki penghasilan yang terbatas dalam menghidupi keluarganya. Selain itu pada kesempatan itu juga diberikan bantuan pendidikan kepada anak asuh/binaan Pemerintah kota Surabaya. Pemberian penghargaan anak berprestasi dan bantuan pendidikan tahun ajaran 2013/2014 dilaksanakan pada akhir Agustus 2014 lalu bertempat di Auditorium Bromo Lantai 5 Kantor Pusat Pelindo III. Turut hadir dalam kesempatan tersebut diantaranya Direktur SDM dan Umum Pelindo III-Toto Heli Yanto, Kepala Dinas Pendidikan Kota Surabaya-Ikhsan dan Kepala Dinas Koperasi & UKM Kota Surabaya-Hadi Mulyono.

Pasca penyerahan penghargaan secara simbolis, anak-anak tersebut diajak mengikuti kegiatan "port tour", yaitu kunjungan melihat secara langsung aktifitas operasional di Pelabuhan Tanjung Perak, kegiatan tersebut diharapkan akan dapat menambah wawasan dan pengalaman



▲ Direktur SDM dan Umum Pelindo III Toto Heli Yanto.



▲ Direktur SDM dan Umum Pelindo III Toto Heli Yanto menyerahkan penghargaan kepada salah satu siswa berprestasi yang merupakan anak dari pegawai Pelindo III dan anak perusahaannya.

langsung tentang aktivitas Pelabuhan, museum AAL serta berwisata bahari menggunakan kapal KM Artama III mengelilingi perairan Pelabuhan Tanjung Perak hingga lewat jembatan Suramadu.

“Direksi PT Pelindo III memberikan apresiasi dan ucapan terima kasih atas inisiatif, upaya dan kerja kerasnya kepada segenap pengurus, pengawas dan karyawan Kopelindo3 sehingga dapat terselenggara kegiatan penghargaan anak berprestasi dan bantuan pendidikan, yang merupakan kegiatan mulia ini”, ungkap Direktur SDM dan Umum PT Pelindo III, Toto Heli Yanto disela-sela penyerahan penghargaan anak prestasi.

Toto yang juga Pembina Kopelindo3, berpesan kepada penerima agar bantuan pendidikan dan bea siswa yang diberikan dapat dijadikan cambuk dan motivasi untuk lebih meningkatkan prestasi dimasa mendatang serta benar-benar dimanfaatkan untuk menunjang kepentingan pendidikan.

Sementara itu dalam kesempatan yang sama, Ketua I Pengurus Kopelindo 3 Agus Hermawan mengatakan, bahwa berdasarkan hasil audit atas laporan Keuangan Koperasi Pegawai Pelindo III Surabaya Koperasi Pegawai Pelindo III Surabaya Tahun Buku 2013 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Krisnawan, Achsin dan Alamsyah nomor : GA.C/14.021004/KPPI-HK tanggal 21 April 2014 dengan opini Wajar Tanpa Pengecualian (WTP)”.

“Kinerja pengelolaan Koperasi tahun buku 2013 secara umum mengalami peningkatan dan melampaui anggaran/target yang telah ditetapkan. Realisasi pendapatan tercatat Rp. 58,665 miliar atau melampaui target sebesar 140% dan mengalami kenaikan 115% dibandingkan dengan pendapatan tahun buku sebelumnya.

Sedangkan total aset Kopelindo III per 31 Desember 2013 mencapai Rp. 19,228 miliar mengalami peningkatan sebesar 116% dibandingkan dengan tahun 2012”, jelas Agus.

“Kopelindo3 berkiprah dalam bidang sosial dan ekonomi. Sosial diwujudkan dengan pemberdayaan bidang pendidikan seperti pemberian bantuan pendidikan dan bea siswa seperti saat ini, sedangkan ekonomi dalam bentuk penyelenggaraan kegiatan koperasi dengan baik,” pungkasnya.

“Kopelindo3 telah secara rutin dan konsisten sejak tahun 2004 melaksanakan program penghargaan anak berprestasi dan bantuan pendidikan kepada anak anggota yang kurang mampu serta putra putri cleaning service, tenaga foto copy dan pengemudi yang merupakan tenaga kerja di Kopelindo3”, ujar Kepala Humas PT Pelindo III Edi Priyanto yang juga menjabat sebagai Sekretaris II Pengurus Kopelindo3.

Edi mengatakan perkembangan Kopelindo3 dari tahun ke tahun cukup menggembirakan, sehingga sebagai bentuk rasa syukur, selalu dilakukan pemberian bantuan pendidikan (beasiswa) dan penghargaan anak berprestasi sesuai dengan kriteria dan kategori yang telah ditetapkan. “Itu juga bentuk komitmen Kopelindo3 terhadap dunia pendidikan,” katanya.

Edi lebih lanjut merinci, Kopelindo3 merupakan koperasi yang dianggotai oleh pegawai aktif di PT Pelindo III dan anak perusahaannya. Saat ini jumlah anggotanya telah mencapai 2.125 anggota. Banyak usaha yang dikelola koperasi tersebut, diantaranya jasa simpan pinjam, tour-travel dan wisata bahari, persewaan/rental kendaraan, unit pertokoan, layanan cetak dokumen dan jasa kebersihan gedung, kolam pelabuhan serta jasa pengamanan. Dari banyaknya usaha yang dikelola itu, aset yang terkumpul cukup besar, sampai dengan Desember 2013 lalu telah mencapai Rp 19,228 miliar. Jumlah itu diupayakan selalu meningkat dari tahun ke tahun.

“Tentunya dengan dukungan semua pihak, baik dari pengurus, pengawas dan anggota Kopelindo3. Tanpa peran mereka, pertumbuhan Kopelindo3 tidak akan maksimal,” pungkasnya.(Berlian)



▲ Anggota Komisi VI DPR RI saat berada di dermaga Terminal Teluk Lamong.

Komisi VI DPR-RI Berkunjung Ke Pelindo III

Komisi VI DPR RI berkunjung ke Pelabuhan Tanjung Perak pada 4 September lalu. Tidak hanya ke Pelindo III, Komisi VI juga melakukan serangkaian kunjungan juga dilakukan ke BUMN lainnya, seperti PT PAL.

Sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP), Pelindo III dituntut dapat memberikan kepastian kelancaran derasnya arus barang keluar masuk melalui Tanjung Perak. Ditambah lagi tahun depan Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) akan berjalan.

Ketua Komisi VI DPR-RI yang juga Ketua Panja Aset - aset BUMN Airlangga Hartarto mengatakan, kunjungan kerja ke Pelindo III dilakukan untuk memastikan sejauhmana kesiapan BUMN ini dalam menjamin kepastian kelancaran arus keluar masuknya barang melalui Pelabuhan Tanjung Perak dan sekitarnya khususnya tentang pengelolaan aset-aset BUMN. Hal itu disampaikan Airlangga bersama 10 anggota Tim Panja Asel BUMN saat menuju Tanjung Perak dengan menggunakan kapal KN Chundamani P 116 sampai di lokasi Terminal Multipurpose Teluk Lamong (TMTL), pekan lalu.

Menurut dia, dalam kunjungan ini hanya mendengarkan pemaparan yang disampaikan langsung oleh Direktur Utama (Dirut) Pelindo III (Persero), Djarwo Surjanto tentang sekelumit perjalanan proyek TTL.

"Kunjungan ini bersifat kunjungan kerja biasa," tegasnya. Dia mengemukakan, sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP), Pelindo III dituntut dapat memberikan kepastian kelancaran derasnya arus barang keluar masuk melalui Tanjung Perak. Pelindo III juga menurut Airlangga harus siap menjelang pemberlakuan Masyarakat Ekonomi Asean (MEA).

Dia mengemukakan, pada era persaingan pasar bebas dan penerapan Undang-Undang tentang Pelayaran yang baru yaitu UU No.17/2008 tentang Pelayaran, Pelindo III punya peranan penting dalam ikut melayani arus lalu lintas barang perdagangan. Ketua Komisi VI DPR RI melakukan kunjungan kerja ke Pelindo III bersama 10 anggota Tim Panja Asel BUMN pekan lalu.

Ketua Komisi VI DPR-RI yang juga Ketua Panja Aset - aset BUMN Airlangga Hartarto mengatakan, kunjungan kerja ke Pelindo III Pasalnya fungsi pelabuhan merupakan pintu gerbang keluar masuknya barang dari dan ke Indonesia guna menjamin stabilitas perekonomian nasional. Selain itu kunjungan tersebut lebih dikhususkan tentang pengelolaan aset-aset BUMN.

Menurut Airlangga, dalam kunjungannya tersebut hanya mendengarkan pemaparan yang disampaikan langsung oleh Dirut pelindo III-Djarwo Surjanto tentang sekelumit perjalanan proyek TMTL. (Mutuara dari berbagai sumber)

Workshop dan PR Gathering 2014

Yes I'M PR

Direktur SDM dan Umum Pelindo III Toto Heli Yanto (tengah) bersama para peserta Workshop dan PR Gathering 2014



Suasana Workshop dan PR Gathering 2014.

Sebanyak 44 orang pegawai Pelindo III yang bertugas sebagai humas di kantor pusat, kantor cabang dan anak perusahaan pada tanggal 8-9 September 2014 mengikuti workshop dan Public Relations (PR) gathering yang diselenggarakan di Surabaya. Acara workshop yang mengambil tema "Humas sebagai pembentuk citra, opini dan budaya perusahaan" itu dibuka oleh Direktur SDM dan Umum Pelindo III-Toto Heli Yanto dan berlangsung penuh keakraban karena Toto Heli Yanto dahulu juga pernah menjabat Kahumas Pelindo III.

Toto Heli Yanto dalam sambutan dan materi pembukanya menyatakan harapan kepada humas Pelindo III selaku ujung tombak perusahaan untuk dapat membentuk, membangun, meningkatkan dan mempertahankan citra perusahaan di mata publik. "Pelindo III saat ini sedang gencar mensosialisasikan dan menerapkan budaya perusahaan. Humas harus dapat memberi contoh terdepan dalam penerapan budaya perusahaan sehingga citra perusahaan dapat terangkat" kata Toto melanjutkan materinya.

Edi Priyanto-ASP Kehumasan dalam *sharing session* dengan para humas mengatakan, dalam beberapa kasus dan kondisi humas masih dipandang sebelah mata. Karenanya, seorang humas harus mau dan mampu meningkatkan pengetahuan dan wawasannya dengan lebih aktif berkomunikasi lisan maupun tulisan. Saat ini, banyak media yang memudahkan seseorang untuk berkomunikasi dengan orang lain bahkan ditempat terjauh sekalipun. Sehingga tidak ada alasan seorang humas tidak mengetahui sebuah informasi.

Turut hadir dalam workshop tersebut, humas Pelindo II dan Pelindo IV yang banyak melakukan *sharing* dengan humas Pelindo III. Sebagai apresiasi atas kinerja humas, Direktur SDM dan Umum menyerahkan piagam penghargaan kepada humas Cabang Tanjung Perak yang berhasil menyerahkan laporan kehumasan terlengkap, humas Cabang Banjarmasin sebagai humas yang paling aktif berkomunikasi di media sosial dan humas Cabang Tanjung Intan sebagai humas dengan *release* teraktif.

Selain apresiasi kelompok, juga diberikan penghargaan individu kepada Susana Emilisari dari Cabang Tanjung Perak (*release* terbaik), Abdul Wahab dari BJTI (*release* tercepat), Ludik Hasibuan dari Cabang Kotabaru (peserta teraktif) dan Hairullah dari Cabang Sampit (peserta terdisiplin). Penghargaan individu diserahkan oleh ASP Kehumasan-Edi priyanto yang juga memberikan apresiasi khusus kepada PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) sebagai peserta teraktif dari anak perusahaan Pelindo III.

Para pakar bidang komunikasi hadir menjadi narasumber dalam workshop itu yaitu wartawan senior Jawa Pos-HM Nasyaruddin Ismail, wartawan foto Jawa Pos-M. Subechi, pakar public speaking-Dewi Satvika, Redaktur kantor Berita Antara Jakarta-Teguh Priyanto, Redaktur Harian Surya-Rudi Hartono dan pakar komunikasi-Agus Sugiharto. Berbagai materi seperti *placement* media, public speaking, fotografi, teknik *release* dan manajemen krisis diharapkan mampu memberikan tambahan wawasan bagi para humas sebagai modal penerapan dalam praktek kerja sehari-hari. Acara dua hari itu ditutup dengan 'yel-yel' Yes I,M PR. (Mutia)

Pelindo III Tanjung Perak Canangkan *Friday is English Day*

Pelindo III Cabang Tanjung Perak melakukan gebrakan baru untuk SDM-nya dalam mendongkrak kemampuan berbahasa Inggris untuk siap bersaing dalam rangka mempersiapkan “ASEAN Economic Community” dan sebagai upaya untuk menjadi Perusahaan Kelas Dunia “World_Class Company”

Jum’at pertengahan September lalu merupakan hari bersejarah bagi Pelindo III Cabang Tanjung Perak karena pada hari itu telah resmi ditetapkan sebagai hari wajib berbahasa Inggris untuk seluruh pegawai Pelabuhan Tanjung Perak. Tepatnya usai pelaksanaan senam pagi bersama, General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak, Eko Harijadi Budijanto melepas ratusan balon sebagai tanda launching “Friday is English Day”.

Dalam sambutannya Eko Harijadi menyampaikan bahwa penetapan hari Jumat sebagai hari wajib berbahasa Inggris merupakan salah satu upaya Pelindo III Cabang Tanjung Perak untuk lebih mengasah kemampuan berbahasa Inggris semua pegawainya.

“Untuk dapat mewujudkan Pelindo III Cabang Tanjung Perak sebagai Perusahaan berkelas Dunia atau *World_Class Company* dimulai dari mengasah kemampuan para pegawai dalam berbahasa Inggris, sehingga kami bersama-sama akan siap berkompetisi dalam *ASEAN Economic Community*, dimana PT Pelindo III telah siap memasuki pasar global (*global capital market*)”, ungkap Eko.

Selama ini beberapa orang menganggap bahasa Inggris adalah momok, mendengar bahwa Jumat telah ditetapkan sebagai hari wajib bagi Pegawai Pelabuhan Tanjung Perak untuk berbahasa Inggris, tidak sedikit bagi mereka yang merasa terbebani, seperti yang dialami oleh salah seorang pegawai Pelindo III Cabang Tanjung Perak Slamet Riyanto yang telah mengabdikan dirinya di perusahaan selama 23 tahun.

“Sebenarnya program *Friday is English day* adalah program positif untuk kemajuan perusahaan, hanya bagi kami agak sedikit menjadi beban karena keterbatasan kami dalam kemampuan berbahasa Inggris, sehingga kami merasa untuk perlu dikursuskan terlebih dahulu”, ungkap slamet.

Lain halnya bagi Novianingrum, yang merupakan supervisor Kinerja SDM Pelindo III Cabang Tanjung Perak, yang sangat senang dengan adanya program *Friday is English day* ini, dimana menurut ibu satu anak yang akrab dipanggil Novi ini, program



▲ G.M. Pelindo III Cabang Tanjung Perak Eko Harijadi Budijanto (tengah) bersama staf saat launching Friday is English Day.

ini merupakan sarana untuk lebih mengasah kemampuan bahasa Inggrisnya.

“Selama ini saya kurang kesempatan untuk berbicara dalam bahasa Inggris, tetapi dengan adanya kegiatan ini, saya lebih bisa mempraktekan kemampuan berbahasa Inggris saya, awalnya memang sedikit kaku, tetapi setelah dijalani ternyata menjadi hal yang mengasyikkan”, ungkap Novi.

Tidak hanya itu, banyak istilah baru didapatkan dari teman-teman setelah ngobrol dalam bahasa Inggris, bahkan istilah-istilah lucu pun muncul, seperti pada saat dia berbicara dengan anak buahnya, dengan becanda anak buahnya menimpali “I just your child fruit” dimana maksudnya ingin menyampaikan “saya hanya anak buah” (anak buah = *child fruit*). Hal-hal seperti itu membuat mereka untuk lebih tahu lebih dalam apa istilah atau arti sesungguhnya.

Humas Pelabuhan Tanjung Perak, Dhany R. Agustian menyampaikan bahwa program ini adalah salah satu upaya manajemen untuk lebih mengembangkan kemampuan SDM nya utamanya dalam berbahasa Inggris, tujuannya agar seluruh pegawai terbiasa dan memiliki kemampuan bahasa Inggris yang mumpuni dengan selalu mempraktekan komunikasi dengan bahasa Inggris di kantor setiap hari Jumat.

“Awalnya memang tidak mudah untuk berbicara dalam bahasa Inggris, tetapi harapannya hal ini bisa menjadi suatu kebiasaan atau budaya sehingga lama kelamaan akan lebih mengasah kemampuan seluruh pegawai dalam berbicara dalam bahasa Inggris, harapannya pula seluruh pegawai dapat mendukung program manajemen ini, sehingga Pelabuhan Tanjung Perak nantinya akan siap berkompetisi dalam *ASEAN Economic Community*”, ungkap Dhany.(Kalimas)



Permudah Layanan Persil Tanah **Pelindo III Cabang Tanjung Perak Buka Property Corner**

▲ G.M. Pelindo III Cabang Tanjung Perak Eko Harijadi Budijanto saat peresmian layanan Property Corner.

Pelindo III Cabang Tanjung Perak kembali berinovasi. Seiring dengan kemajuan teknologi yang memungkinkan terjadinya pelayanan cepat, pada 17 September lalu telah diresmikan layanan *property corner*. General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak-Eko Harijadi Budijanto mengatakan, "*Property Corner*" merupakan tambahan pelayanan mengenai penggunaan lahan dan ruangan atau bangunan yang dikelola Pelindo III Cabang Tanjung Perak. Dengan adanya layanan ini maka masyarakat tidak perlu datang ke kantor lagi".

Diresmikannya layanan ini merupakan wujud kepedulian Pelindo III Cabang Tanjung Perak kepada customernya sesuai dengan budaya perusahaan yaitu customer focus, care and integrity. "Wujud budaya perusahaan ini kami terapkan di dunia kerja dengan menghadirkan *Property Corner*. Kami juga berupaya memangkas proses birokrasi dengan sistem 'online' (daring) dalam hal pembayaran," tuturnya.

Ia optimistis, fungsi layanan itu dapat memberikan akses yang lebih baik, cepat, langsung kepada masyarakat. Khususnya perpanjangan sewa tanah dan ruangan atau bangunan, peralihan atau balik nama kontrak hingga perjanjian sewa baru. Manager Properti Pelindo III Cabang Tanjung Perak-Afandi menuturkan, "Saat ini terdapat 542 hektare lahan pemerintah yang dikelola Pelindo III Cabang Tanjung

Perak. Ada 2.500 bangunan berdiri di tanah tersebut, 1.000 di antaranya rumah tangga dan sisanya tempat usaha".

Selama ini, penyewa lahan masih menggunakan cara manual saat mengurus perpanjangan kontrak. Tak bisa dipungkiri, sistem manual seperti itu menemukan banyak kendala dalam penerapannya. Bahkan Pelindo III kadang melakukan pelayanan dor to dor atau dari rumah ke rumah untuk menanyakan dan menegur penyewa untuk mengurus perpanjangan ataupun membayar sewa persil. Karena hak penggunaan tanah, harus didasari dengan perjanjian. Namun, setelah didirikan kantor layanan *property corner* maka perpanjangan dilakukan berbasis teknologi, pembayaran sewa lahan dilakukan melalui bank.

Bersama Bank Jatim, Pelindo III telah membuka dua outlet Property Corner di sekitar Tanjung Perak. Langkah ini juga sebagai upaya program non tunai untuk pembayaran atau *castlest* karena transaksi dengan menggunakan debit atau rekening.

"Biaya yang dibayarkan, akan dikembalikan untuk lingkungan agar menjadi lebih bagus, untuk pengolahan sampah, perbaikan jalan dan paving serta lainnya. Karena kita tidak bisa andalkan APBD. Kordinasi dengan kelurahan bagaimana lingkungan disini menjadi lebih bagus," ungkap Eko Harijadi mengakhiri perbincangan. (Mutiar)

Pelindo III Cabang Benoa

Jadi Host Pelatihan Maritim Internasional

▲ Pelabuhan Benoa, Bali.

Pembukaan International Training Workshop on Marine Protected Area Governance yang diselenggarakan di dermaga timur Pelabuhan Benoa itu berlangsung meriah dengan hiburan dari Marching Band yang dibawakan oleh MB Cinta Bahana Samudra dari Sekolah Tinggi Perikanan. Berbagai tamu undangan dari dalam dan luar negeri mulai memadati tempat acara dan tak lama kemudian Menteri Kelautan dan Perikanan-Syarif Cicip Sutardjo memasuki area acara.

Pelatihan yang diadakan dalam rangka untuk mempersiapkan SDM handal dalam mengelola kawasan konservasi ini diadakan mulai tanggal 16-19 September di Bali. Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) menyiapkan SDM yang terlatih dalam mengelola wilayah konservasi laut di Indonesia. Untuk menciptakan SDM yang terlatih dan handal harus dapat mencakup dua hal, yang pertama adalah rencana pengelolaan dan zonasi kawasan yang melibatkan kepentingan pemangku terkait. Kedua adalah implementasi operasionalisasi pengelolaan secara komprehensif termasuk komponen pendanaan berkelanjutan.

"KKP berencana akan menjaring 2400 personel tenaga ahli untuk mengelola 76 kawasan konservasi perairan di Indonesia. Langkah itu merupakan salah satu konsistensi KKP dalam mewujudkan 20 juta ha kawasan konservasi perairan pada tahun 2020." Ucap Syarif Cicip Sutardjo saat

membuka acara. Berbagai program telah dilaksanakan untuk memenuhi standar kualitas SDM yang handal, antara lain adalah dengan peningkatan kapasitas penyuluh perikanan melalui teknologi informasi, pendidikan untuk nelayan, pusat pelatihan mandiri yang diberikan kepada masyarakat sebagai pelaku utama perikanan. dengan adanya program nyata seperti ini, diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat nelayan maupun masyarakat Indonesia dengan memanfaatkan kekayaan laut secara maksimal serta meningkatkan konsumsi ikan oleh masyarakat Indonesia.

"Saat ini konsumsi ikan di Indonesia sudah mencapai 3 Kapita pertahun, berbeda setengah kapita dengan konsumsi daging yang hanya 2,5 kapita pertahun. Semoga masyarakat akan semakin sadar akan kekayaan laut Indonesia dan memanfaatkan semaksimal mungkin untuk mengkonsumsi ikan" lanjutnya.

Dalam acara ini, Lebih dari 125 manajer MPA dan praktisi kelautan dari negara Indonesia dan Coral Triangle berpartisipasi dalam acara ini yang didukung oleh pelatih, praktisi, dan pakar dari Inggris, Amerika Serikat, Vietnam, PNG, Jerman, dan Indonesia. Sharif berharap, semoga acara ini dapat mendorong penerapan Good Ocean Governance secara lebih luas, khususnya melalui peningkatan SDM yang terlibat dalam pengelolaan kawasan konservasi perairan. (Jamrud)

Lewat Terminal Gili Mas

Lembar Picu Pariwisata NTB

- *Mencermati potensi daerahnya Pemprov*
- *siapkan berbagai infrastruktur dengan tujuan*
- *mengaet kunjungan wisatawan*



▲ M.V. Azamara Quest saat berkunjung ke Pelabuhan Lembar beberapa waktu lalu.

Mencermati keberagaman obyek wisata alam dan budaya yang tak kalah dibanding dengan apa yang terdapat di Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) terus menggenjot “industri tanpa asap” yang berpotensi memberi pendapatan signifikan. Apabila tahun 2013 lalu diluncurkan program “Tahun Kunjungan Wisata Lombok dan Subawa”, maka tahun 2014 juga digelar berbagai atraksi yang bertujuan mengundang kunjungan wisatawan mancanegara (wisman) lebih deras.

Untuk itu, Pemprov telah menuntaskan pembangunan Bandar Udara (Bandara) Internasional di Praya, Lombok Tengah, mengganti peran bandara lama yang selain kian terasa sempit, juga tak bisa lagi dikembangkan karena lokasinya terkurung kota Mataram, Ampenan dan Cakranegara yang kini sulit dilihat batas-batas wilayah administratifnya.

Selain mengandalkan bandara sebagai pintu masuk turis, Pemprov juga berkeinginan agar Pelabuhan Lembar menjadi gerbang kunjungan wisman

dengan kontribusi yang lebih besar dimasa mendatang. Seperti halnya Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) yang pertumbuhan ekonominya terus membaik, peran dan kinerja Pelabuhan Lembar yang dikelola Pelindo III saat ini juga tengah berada pada *kurva* yang meningkat.

Pengembangan Fasilitas

“Sejak dua tahun terakhir ini, terdapat tendensi peningkatan kunjungan kapal-kapal cruise pengangkut wisman ke Lombok, dan diperkirakan kedepan

akan kian meningkat. Untuk itu Manajemen Pelindo III telah menyetujui dikembangkannya pelabuhan Lembar, ke Teluk Waru. Fasilitas baru ini akan dibangun di atas lahan sekitar 50 hektar yang nantinya akan dijadikan lokasi Terminal Gili Mas" jelas General Manager Pelabuhan III Cabang Lembar Mujiono kepada Reporter Dermaga bulan lalu.

Dijelaskan oleh GM Pelabuhan Lembar bahwa total arus kapal yang berkunjung ke pelabuhan yang dipimpinnya, mulai bulan Januari sampai dengan bulan Juli 2014 yang lalu, tercatat mencapai 1.347 unit dengan volume 1.736.08 *Gross Tonnage* (GT). Di antara kapal-kapal yang berkunjung tersebut, terdapat 17 unit kapal *cruise* yang volumenya mencapai 723.554 GT, dengan jumlah wisman sebanyak 13.026 orang.

Diharapkan, nantinya Terminal Gili Mas akan memberi kontribusi lebih besar bagi perkembangan pariwisata di NTB, karena dengan terminal baru ini kapal-kapal *cruise* akan dapat langsung sandar *alongside* di dermaga, dan tidak terpaksa lego jangkar di lepas pantai dan mendaratkan penumpang menggunakan *tender boat*. Peningkatan kunjungan wisman ini, sesuai dengan harapan Gubernur NTT H. Zainal Majdi yang memprediksi alam dua tiga tahun mendatang kunjungan wisman akan meningkat 30%, hingga mencapai angka sekitar 350.000 orang.

Kepada Dermaga, Mujiono juga menjelaskan bahwa pengembangan Terminal Gili Mas nantinya akan meliputi:

Pembangunan dermaga petikemas sepanjang 399 meter yang akan didukung lapangan penumpukan seluas 9,4 hektar; Pembangunan dermaga General Cargo sepanjang 250 meter dengan lapangan

penumpukan 8,4 hektar;

Pembangunan terminal penumpang dilengkapi dermaga sepanjang 589 meter dan lahan pendukung 4,14 hektar.

Keseluruhan terminal ini akan mampu menampung 8 hingga 10 unit kapal dengan bobot masing-masing 1.000 GT. Apabila saat ini dermaga eksisting hanya memiliki kedalaman kolam -6 sampai -7 meter LWS, kedepan kedalaman kolam maupun alur pelayaran akan mencapai -14 meter LWS.

"Progres rencana pembangunan Terminal Gili Mas yang akan menelan biaya Rp.600 miliar ini, sudah sampai tahap keluarnya ijin Analisis Mengenai Dampak Atas Lingkungan (Amdal) dari Pemprov NTB. Sedangkan ijin dari Pemerintah Kabupaten (Pemkab) Lombok Barat sudah keluar" jelas Mujiono pula.

Proyek Mandalika

Selain komitmen dalam membangun infrastruktur, Pemprov NTB tampaknya juga sangat antusias menyambut investasi untuk membangun properti di Lombok. Guna meningkatkan pariwisata di NTB khususnya Lombok, Pemprov menggandeng *Indonesia Tourism Development Corporation* (ITDC) telah mematangkan rencana membangun **Proyek Mandalika**, sebagai suatu kawasan wisata di Pantai Kuta Lombok. Karena proyek ini dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) ITDC, awal Agustus 2014 Menteri BUMN Dahlan Iskan berkenan menghadiri rapat finalisasi rencana pembangunannya. Investor BUMN ITDC, di bawah bendera *Bali Tourism Development Corporation* (BTDC), juga merupakan pengelola resort Nusa Dua di Bali.

"Pembangunan Proyek Mandalika ini akan mencakup luas 1.175 hektar, atau empat kali lebih luas bila dibanding

dengan Nusa Dua. Saya percaya, nantinya Mandalika akan berkembang menjadi pusat turis terbaik sejajar dengan kawasan Sanur-Kuta Bali-Nusa Dua dijadikan satu. Sebab kawasan ini memiliki empat karakter: gelombangnya seperti Sanur, lengkung kananya seperti Nusa Dua, pemandangannya seperti Padangbai dan pasir pantainya seperti Kuta Bali. Memang kalau dilihat wujudnya sekarang kawasan Mandalika masih seperti padang gersang yang berdebu. Satu-satunya hotel besar yang ada di sini, baru Novotel. Namun kita juga harus ingat, pada tahun 1975 duku, Nusa Dua pun masih seperti ini" ujar Dahlan Iskan mengomentari kondisi lahan yang berada di bagian selatan pulau Lombok itu.

Menjelaskan tentang proyek yang dikerjakannya, Dirut IDTC Ida Bagus Wirajaya berujar, seharusnya Proyek Mandalika di Lombok Tengah sudah harus mulai dibangun tahun 1990-an, atau sekitar 20 tahun yang lalu. Investornya *Emaar Properties* dari Dubai. Tetapi akibat terjadi krisis ekonomi tahun 1998 yang begitu hebat membuat Proyek Mandalika terpaksa harus ditunda. Investornya tidak hanya angkat tangan tapi juga



▲ Sejumlah wisatawan asing pengguna layanan kapal pesiar tiba di Pelabuhan Lembar beberapa waktu lalu.

angkat kaki. Asset Mandalika disita BPPN, lalu diserahkan ke BUMN. Baru dua tahun terakhir ini segala keruwetan bisa diselesaikan. Detail perencanaan juga sudah final. Dari sisi perijinan, sudah dikantongi legalisasi sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Analisis Mengenai Dampak Atas Lingkungn

(Amdal), Pemetaan Potensi Bawah Laut hingga *Visioneering Master Plan* yang kesemuanya sudah selesai.

Untuk mematangkan proyek tersebut pembangunan fisik dimulai dengan membangun jalan utama di dalam kawasan. Kini PT Waskita Karya sedang menyelesaikan badan jalan: lebar 40 meter, panjang 4 kilometer. Tiga bulan kedepan, diharapkan pengerasan jalan sudah dapat diselesaikan, agar investor yang akan memulai proyeknya di Mandalika bisa memobilisasi peralatan dan bahan-bahan bangunan.

Beberapa Prioritas

Dirut ITDC secara *all out* mengundang investor untuk ikut mengembangkan Proyek Mandalika. Untuk itu, pihak ITDC menawarkan prioritas antar lain berupa: *farming green house solar cell* (gabungan solar cell seluas 40 ha yang di bawahnya untuk menanam sayuran dan holtikultura). Hasil listriknya untuk keperluan kawasan itu sendiri. Sayur-holtikulturanya bisa untuk ekspor. Lokasi ini ideal, karena tidak jauh dari bandara yang setiap harinya terdapat jalur penerbangan ke Singapura. Untuk menjangkau pasar Jakarta, terdapat tujuh penerbangan langsung Lombok-Jakarta setiap hari, ditambah 10 penerbangan langsung ke Surabaya.

Yang juga menjadi prioritas untuk ditawarkan, adalah pembangunan lapangan golf 18 *hole* dengan segala fasilitasnya termasuk resort. Untuk itu disediakan lahan 120 ha dengan lokasi istimewa karena selain terdapat pantai yang indah, juga mencakup perbukitan. Tawaran berikutnya: *theme park*, *convention center*, hotel-hotel berbintang, dan fasilitas pendukung pariwisata lainnya.

Masih menurut IB Wirajaya: "Mengingat pentingnya proyek Mandalika untuk memicu pertumbuhan pariwisata di NTB, kami hanya akan menerima investor



▲ Masterplan pembangunan Pelabuhan Gili Mas, Lombok.

yang serius dan bukan spekulasi, atau pedagang izin. Investor harus bisa diikat dengan jadwal pembangunan yang ketat. Sebab sebagian fasilitas harus sudah selesai pada November 2017. Sedang sebagian lagi paling lambat November 2018. Sejak 2013 kami sudah mulai membangun infrastruktur dasar, seperti jalan, penyediaan air dan listrik".

Pembangunan dan pengembangan Kawasan Mandalika, dibagi menjadi tiga tahapan. Pada tahap pertama, infrastruktur dasar dibangun di Tanjung Aan memanfaatkan lahan seluas 400 hektare dan ditargetkan rampung pada 2018. Di lokasi ini, beberapa investor domestik dan asing telah membangun 5 hotel dan lapangan golf dengan 18 *hole*. Salah satu investor yang telah memulai kegiatannya, adalah **Rajawali Group** dari Australia. Selanjutnya direalisasikan tahap kedua di daerah Tanjung Gerupuk, sedang di Pantai Kuta Lombok, akan dilaksanakan pada tahap ketiga.

Menjadi Lokomotif

Dalam penjelasannya, Wirajaya memastikan secara keseluruhan perseroan akan mendesain kompleks pariwisata tersebut menjadi kawasan hijau dan ramah lingkungan. Dia mengatakan, mega proyek kawasan Mandalika membutuhkan total investasi sebesar Rp 2,2 triliun, untuk pembangunan infrastruktur dasar. Dana tersebut akan dipenuhi dari penerbitan obligasi secara berkelanjutan. Tahap pertama, perseroan segera merilis surat utang jangka panjang senilai Rp 600

miliar pada April 2013. Masa tenor obligasi ini selama 3 tahun. Sedang sisanya Rp 1,6 miliar akan diterbitkan sesuai dengan kebutuhan. Untuk penerbitan instrumen pendanaan itu, ITDC telah menunjuk tiga perusahaan BUMN Sekuritas sebagai penjamin obligasi, yakni PT Danareksa Sekuritas, PT Mandiri Sekuritas dan PT BNI Securities.

Pada kesempatan mengunjungi Lombok,

Menteri BUMN mengatakan apabila semua ini terwujud, Lombok benar-benar akan menjadi tujuan wisata yang luar biasa, karena mempunyai pantai Senggigi, pulau-pulau Gili (Trawangan, Menno, Genting dll), yang kesemuanya itu akan ditambah dengan Proyek Mandalika. Setelah itu keindahan alam di sekitar Rinjani diharapkan akan berkembang sendiri. Selanjutnya, pulau-pulau terindah di lepas pantai timur tinggal tunggu giliran berkembang.

"Bila beberapa tahun kedepan semua ini sudah terwujud, maka NTB bukan lagi akan sekadar menjadi pelesetan singkatan Nasib Tergantung Bali" kata Dahlan Iskan.

Lebih jauh dikatakan: Lombok memang sangat menjanjikan. Proyek Mandalika harus menjadi lokomotif besar untuk menggerakkan pariwisata Lombok. Setelah lokomotif Mandalika yang cukup lama mogok dan kini mulai bergerak, setelah itu ITDC akan mendapat tugas baru: mengembangkan kawasan Danau Toba. Dahlan Iskan mengakui bahwa ia merupakan pengagum keindahan alam Danau Toba, tetapi juga menyayangkan pariwisata di sini belum berkembang sama sekali. Berdasar kondisi itu, maka ekonomi sekitar Danau Toba begitu-begitu saja. Mengenai hal itu, Menteri BUMN yang bekas wartawan itu berkomentar: "Sepertinya "surge" yang diturunkan Tuhan di Tapanuli ini belum mendapat berkah. Kalau hal ini dibiarkan berlarut, saya khawatir Tuhan akan marah". (Nilam)

Kembangkan Pelabuhan Benoa Pelindo Siapkan Rp1,2 Triliun

▲ Pelabuhan Benoa, Bali.

Pelindo III Cabang Benoa menyiapkan dana senilai Rp1,2 triliun untuk mengembangkan Benoa menjadi pelabuhan induk yang mampu menampung berbagai jenis kapal penumpang, dan pribadi. Diharapkan pada 2020 rencana pengembangan kawasan pelabuhan itu sudah terealisasi sehingga mampu menjadi salah satu pelabuhan induk di Indonesia Timur.

Menurut General Manager Pelindo III Cabang Benoa Ali Sodikin, saat ini kapasitas tampung Pelabuhan Benoa masih terbatas sehingga perlu pengembangan lebih baik. "Proses perizinan rencana itu sudah dapat rekomendasi dari Gubernur Bali, sekarang tinggal menunggu dari Walikota Denpasar, sama proses amdal sedang disusun," jelasnya kepada Bisnis Indonesia. Rencana pengembangan induk itu meliputi perluasan areal pelabuhan sebanyak 52 Ha, dari yang ada saat ini 100 Ha.

Nantinya, dalam upaya menunjang pariwisata akan dibangun zonasi untuk kapal pesiar, domestik, marina, pelabuhan ikan dan peti kemas. Lebih

lanjut Ali mengungkapkan bahwa proses pengembangan setiap dermaga dan terminal sudah mulai dilakukan setahap demi setahap.

Dia mencontohkan di sisi timur, terminal domestik saat ini ditingkatkan kapasitasnya menjadi 3.000 orang dari awalnya hanya 500-1.000 orang. Selain itu, dermaga timur untuk kapal pesiar akan dilakukan pendalaman kolam, dan dermaganya diperpanjang 100 meter sehingga total panjangnya mencapai 400 meter.

"Sekarang baru dapat menampung satu kapal pesiar, dengan ditambah panjangnya maka nanti bisa tampung dua kapal pesiar saat bersamaan," jelasnya. Menurutnya, tingkat kunjungan kapal pesiar ke Pelabuhan Benoa setiap tahun terus meningkat. Khusus tahun ini ditargetkan sebanyak 58 kapal akan singgah, dibandingkan tahun lalu hanya 43 kapal pesiar yang singgah.

Di sisi dermaga selatan, untuk peti kemas, Pelindo III Cabang Benoa sudah

memperluas lokasi penampungan peti mas menjadi 20.000 meter per segi, dari awalnya 15.000 meter per segi. Upaya itu, lanjut Ali, diharapkan mampu menambah kunjungan kapal peti kemas dari saat ini hanya satu kapal setiap minggu menjadi dua kapal setiap minggu.

Kepala Badan Pusat Statistik (BPS) Bali Panusunan Siregar mengungkapkan bahwa peningkatan kapasitas Pelabuhan Benoa sangat mendesak karena selama ini ekspor dari Bali masih banyak melalui pelabuhan lain. Dia mencontohkan pada periode Januari-Mei 2014, nilai ekspor dari Bali melalui pelabuhan luar Bali mencapai US\$109,3 juta atau 49,34% dari total ekspor. Sementara nilai ekspor dari Pelabuhan Benoa US\$112,2 juta atau 50,66% dari total ekspor.

"Artinya apa, masih ada celah besar yang seharusnya bisa menjadi pendapatan buat Bali, tetapi tidak dapat dimanfaatkan. Akan lebih baik jika ekspor melalui pintu pelabuhan Bali semakin besar," ujarnya. (Berlian-dari Bisnis Ind)



Benoa *Tourism Hub Port*

Akan Segera Terwujud

Dengan telah keluarnya rekomendasi dari Gubernur Bali, pengembangan Benoa sudah segera dapat dilaksanakan

▲ Ilustrasi

Pemikiran untuk mengembangkan Benoa Bali menjadi pelabuhan marina, merupakan salah satu gagasan yang ingin segera diwujudkan oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto. Sebab proses penyusunan Master Plan Pembangunan Pelabuhan Benoa sudah dimulai sejak tahun 1995, ketika iklim industri pariwisata di Pulau Dewata itu kian berkembang secara signifikan. Ketika itu, pengembangan Pelabuhan Benoa lebih diarahkan untuk

menjadi pelabuhan umum dengan segmen pelayanan:

- bongkar muat barang-barang general cargo dan petikemas ekspor maupun impor;
- bongkar muat komoditas curah kering berupa semen dan pupuk;
- kapal penumpang domestik dan kapal penumpang internasional pengangkut wisatawan asing (wisman) serta kapal-kapal tiang tinggi (tallship/yacht);

- kapal-kapal perikanan;
- pusat distribusi Bahan Bakar Minyak untuk Kawasan Timur Indonesia (KTI).

Dalam perjalanan waktu, lima segmen pelayanan tersebut sempat menimbulkan polemik, mengingat perannya sebagai pelabuhan pariwisata dinilai kurang tepat bila disatukan lokasi dengan pelayanan curah kering yang berpotensi menimbulkan polusi debu. Sedangkan keberadaan pelabuhan perikanan dinilai akan dapat menimbulkan polusi bau.

Resistensi masyarakat juga sempat terjadi, ketika terdapat rencana pengembangan pelabuhan yang akan dilakukan dengan sistem reklamasi perairan. Sebab masyarakat Bali sempat dibuat trauma dengan sistem reklamasi terhadap Pulau Serangan yang diduga menimbulkan gangguan ekologi, dan persinggungan adat. Sebab Pulau Serangan selain dikenal sebagai pusat konservasi penyu, juga terdapat **Pura Sakenan** yang disakralkan, karena terdapat aturan bahwa bangunan suci ini merupakan pura pertama yang dibangun oleh Danghyang Astapataka ketika akan menyebarkan ajaran Hindu di Bali.



▲ Pura Sakenan

Terbentur Perda

Rencana pengembangan Pelabuhan Benoa sempat mengalami masa cukup memprihatinkan, ketika Pemerintah Provinsi Bali menerbitkan Peraturan Daerah (Perda) No.3 Tahun 2005 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Bali yang antara lain mengamatkan kebijakan tentang pelabuhan yang berada di Pulau Bali, antara lain berupa:

1. Pengembangan Pelabuhan Benoa harus diselaraskan dengan Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) Provinsi Bali yang mengacu kepada pelestarian budaya dan kesenian Bali (Ajeg Bali);
2. Membatasi peruntukan Pelabuhan Benoa hanya untuk pelayanan kapal penumpang dalam negeri dan kapal internasional pengangkut wisman, bongkar muat petikemas dan komoditas yang tidak berpotensi menimbulkan polusi;

3. Dalam hal pelayanan terhadap kapal-kapal cruise, apabila Pelabuhan Benoa tak mencukupi, harus dialihkan ke Pelabuhan Pariwisata Internasional di Tanahampo Kabupaten Karangasem;
4. Segera mengharuskan pelayan dipindahkannya pelayan bongkar muat semen dan pupuk ke pelabuhan lain di Pulau Bali;
5. Segera memindahkan pelayanan terhadap kapal-kapal perikanan ke pelabuhan lain di Pulau Bali.

Terhadap butir 1 di atas, tak ada keberatan samasekali, karena Manajemen Pelindo III memiliki komitmen untuk mendukung pariwisata yang berbasis pada keunggulan lokal (*local genus*). Juga terhadap butir 2, dan 4, tak sepenuhnya dimasalahkan, karena apabila Benoa akan diarahkan untuk melayani kapal-kapal penumpang dan pariwisata, bongkar muat komoditas lainnya dapat dipindahkan ke Pelabuhan Celukanbawang yang berada di Kabupaten Buleleng dan merupakan unit kerja Pelindo III. Pelabuhan di Bali

utara ini menjadi satu-satunya pilihan, karena merupakan pelabuhan umum yang diusahakan. Sementara dua pelabuhan lain yang berada di Gilimanuk Kabupaten Tabanan dan Padangbai Kabupaten Karangasem merupakan pelabuhan penyeberangan yang dikelola oleh PT Angkutan Sungai Danau & Penyeberangan (ASDP).

Sedangkan terkait dengan butir 3, hanya terdapat catatan bahwa pelabuhan yang berada di Kabupaten Karangasem tersebut saat itu belum selesai dibangun dan belum bisa dioperasikan. Selain itu, terdapat penilaian bahwa Pelabuhan

Tanahampo secara teknis, kurang memenuhi syarat untuk melayani kapal-kapal cruise. Sementara itu, terkait dengan butir 5 yang mengamatkan untuk memindahkan pelabuhan perikanan dari Benoa ke Penyabangan Pulaki, dapat disebut sebagai akan memberi keuntungan bagi Pelindo III Cabang Benoa, karena di atas lahan tersebut akan dapat dibangun fasilitas lain dalam rangka mendukung pengembangan Pelabuhan Benoa.

Mengatasi Kendala

Sesuai data, Pelabuhan Benoa tiap tahun mengalami peningkatan kunjungan kapal cruise dengan volume dan ukuran panjang yang makin hari kian bertambah. Namun karena keterbatasan fasilitas alur dan kolam di masa sebelumnya, sempat terpaksa membiarkan kapal pengangkut wisatawan wisman membuang jangkar di perairan terbuka. Kini setelah pemerintah melakukan pelebaran dan pengerukan alur pelayaran, sudah waktunya dilakukan pengerukan kedalaman dan lebar kolam maupun *turning basin* dari -8 meter LWS menjadi -11 meter LWS agar kapal-kapal besar dapat sandar *along side* dan bermanuver tanpa hambatan.

Seperti diketahui, selama ini kunjungan cruise ke Pelabuhan Benoa mengalami kendala akibat sempit dan dangkalnya alur pelayaran, hingga kapal-kapal berukuran lebih dari 220 meter terpaksa labuh di luar Benoa, atau memilih labuh/tambat di Padangbai atau Tanahampo, bahkan ada yang lego jangkar di depan pantai Kadongan.

Namun pada lokasi-lokasi

alternatif tersebut, sangat minim dukungan keselamatan pelayaran. Pilihan labuh di *open sea* seperti hal itu juga mengandung risiko tinggi, mengingat wisman pengguna cruise umumnya terdiri dari wisman usia lanjut yang sering mengalami kesulitan bila

“Rencana Kerja Manajemen telah sesuai dengan Visi dari Pelabuhan Cabang Benoa yaitu “Menjadi Pelaku Penyedia Jasa Kepelabuhanan Yang Prima, Berkomitmen Memacu Peningkatan Pariwisata Bali”



harus pindah ke *tender boat* kemudian menjejakan kaki di *pontoon* sebagai *floating wharf* penghubung ke dermaga.

Kesulitan bagi kapal cruise berukuran besar yang akan masuk ke Pelabuhan Benoa terletak di tikungan depan Tanjung Benoa, karena adanya tonjolan karang. Untuk mengepras karang tersebut, sejak tahun 1996 terus terjadi kontroversi karena sebagian kalangan menilai karang itu adalah karang hidup yang bila dipotong akan berakibat rusaknya ekosistem. Sedang untuk memperlebar alur dengan mengeruk ke arah darat, juga akan dapat menimbulkan gejolak sosial karena pada lokasi tersebut terdapat pura yang disakralkan oleh masyarakat.

Pengembangan Bertahap

Namun agaknya kini angin segar sudah mulai meniup ke Benoa. Seperti diungkapkan oleh General Manager (GM) Pelindo III Cabang Benoa Capt Ali Sodikin kepada Reporter Dermaga beberapa waktu yang lalu: "Insyallah, pengembangan Pelabuhan Benoa akan segera dapat dilaksanakan dalam waktu dekat ini. Proses perijinan berupa rekomendasi dari Gubernur Bali sudah kaml dapat dan progres saat ini kami sedang menunggu ijin dari Walikota Denpasar, serta Analisis Mengenai Dampak Atas Lingkungan (AMDAL) yang sudah dalam penyusunan".

Dijelaskan pula, bahwa untuk menembangkan Pelabuhan Benoa, Pelindo III telah mengalokasikan dana sebesar Rp.1,2 triliun yang bersumber dari kas internal. Pengembangannya sendiri dilakukan secara bertahap, tetapi pada tahun 2020 nanti direncanakan sudah dapat diwujudkan menjadi pelabuhan induk kapal pariwisata. Dalam mengembangkan pokok Pelabuhan Benoa, meliputi perluasan area pelabuhan seluas 53 hektar, hingga kedepan luasannya menjadi 153 hektar.

Guna mewujudkan fungsinya sebagai pelabuhan pariwisata, akan dibangun zonasi yang terbagi untuk kapal pesiar, kapal domestik, marina, pelabuhan perikanan dan terminal petikemas.

"Saat ini, proses pengembanan setiap dermaga dan terminal sudah dimulai secara bertahap. Antar lain terminal domestik suh ditingkatkan kapaitasnya, dari yang semula hanya mampu penampung 500 hingga 1.000 orang, kini sudah dapat menampung 3.000 orang. Selain itu, kolam di dermaga timur untuk kapal pariwisata segera akan diperdalam sedangkan demaganya diperpanjang dari 300 meter menjadi 400 meter, untuk dapat melayani dua kunjungan kapal sekali gus" jelas Capt Ali.

Lebih jauh, GM Pelindo III Benoa menjelaskan bahwa arus kunjungan kapal pesiar di Pelabuhan Benoa, terus menunjukkan tren meningkat. Kalau pada tahun 2013 lalu baru dicapai 43 call, maka untuk tahun 2014 ini sudah terjadi konfirmasi 58 kunjungan *cruise*. Sementara itu, di dermaga selatan yang diperuntukkan pelayanan petikemas, telah dibangun fasilitas pendukung berupa lapangan penumpukan yang semula hanya memiliki keluasan 15.000 m², paa saat ini telah ditinkatkan menjadi 20.000 m³, yang dimaksud sebagai antisipasi kunjungan kapal petikemas dari yang selama ini hanya sekali dalam sepekan, kedepan akan menjadi dua kali kunjungan.

Sesuai Visi

Berdasar acuan tindak lanjut Master Plan maupun RTRW Pemprov Bali di tingkat Pemkot Denpasar dan Pemprov Bali pada saat ini sudah sampai kepada finalisasi di tingkat Kementerian Perhubungan. Menurut GM Pelindo III Cabang Benoa, di dalam Rencana Kerja Manajemen telah sesuai dengan Visi dari Pelabuhan Cabang Benoa yaitu "Menjadi Pelaku Penyedia Jasa Kepelabuhanan

Yang Prima, Berkomitmen Memacu Peningkatan Pariwisata Bali". Hal tersebut mengandung arti bahwa secara bertahap pengembangan Pelabuhan Benoa Bali, nantinya akan mengarah sebagai pelabuhan pariwisata untuk melayani kegiatan kapal-kapal *cruise* dan *yacht*.

Karenanya akan terus memacu peningkatan pelayanan untuk siap melayani kapal-kapal *cruise*, sesuai dengan *state* yang diberikan kepada Pelabuhan Benoa sebagai *Tourism Hub Port*.

Walikota Denpasar Rai Dharmawijaya Mantra, dalam suatu kesempatan mengatakan bahwa Pemkot Denpasar mendukung kegiatan Pelabuhan Benoa didalam pelayanan kapal-kapal *cruise* yang makin berkembang. Namun bersama itu, fihaknya juga mengharap adanya manfaat yang besar pula bagi masyarakat Bali. Artinya semua aspek bisnis pendukung dapat dikerjakan oleh masyarakat Bali dengan pembelanjaan. Untuk itu ia berjanji akan tetap menjaga kebersihan agar Denpasar tetap memiliki daya tarik bagi wisman.

Dari sisi fungsinya sebagai gerbang ekspor, Pelabuhan Benoa juga diharap dapat meningkatkan perannya, agar mayoritas pengiriman komoditas ekspor dapat dilakukan lewat Pelabuhan Benoa sendiri. Sebab selama ini terdapat fenomena yang timpang, karena komoditas yang berasal dari Bali, masih banyak yang diekspor lewat pelabuhan lain di luar Bali. Menurut catatan Baan Pusat Statistik (BPS) Bali, dalam semester pertama tahun 2014 ini, nilai ekspor dari Bali yang dikapalkan lewat pelabuhan lin di luar Bali mencapai US \$.109,3 atau 49,34% dari total ekspor Bali. Sedangkan nilai ekspor yang lewat Pelabuhan Benoa tercatat mencapai US \$.112,2 juta atau 50,66% dari total ekspor Bali. (Nilam)

Revitalisasi Angkutan Kereta di Madura, Mungkinkah ?

Jalur kereta api Karangpilang-Kalianget melibatkan multimoda, karena harus menyeberang di Tanjung Perak menggunakan kapal ferry

▲ Ilustrasi

Senyampang Direktorat Jenderal Perkeretaapian (Ditjenka) Kementerian Perhubungan tengah *on fire*, merevitalisasi jalur-jalur kereta api yang sempat tak difungsikan untuk waktu yang lama, maka banyak daerah yang berharap agar angkutan berbasis rel yang berada di wilayahnya agar juga dihidupkan kembali.

Agenda paling dekat dari Ditjenka adalah kembali memfungsikan jalur kereta api Magelang-Ungaran, karena jalur ini memiliki kekhususan selain melintasi jalur rel yang bergerigi, juga harus melintasi Museum Kereta Api di Salatiga yang merupakan museum transportasi berbasis rel terlengkap dan terbesar di Asia. Selain itu, untuk ke depan juga akan dihidupkan kembali jalur kereta api Bogor-Sukabumi-Bandung, Jombang-Pare-Kediri, dan lain sebagainya yang selain memiliki daya tarik untuk pariwisata, juga memiliki fungsi ekonomis bagi angkutan barang dan penumpang.

Terkait dengan semangat revitalisasi seperti, banyak para sepuh di kota Surabaya yang bertanya: apakah mungkin jalur kereta api Karangpilang-Ujung yang bersambung dengan Kamal-Bangkalan-Sampang-Pamekasan-Sumenep-Kalianget, dapat dihidupkan kembali. Sebab selain bisa

▲ Ilustrasi

menjadi daya tarik pariwisata, moda transportasi berbasis rel di Pulau Madura akan mampu menekan angkutan jalan raya yang terbukti telah cukup banyak memakan korban akibat kecelakaan lalu lintas di atas jalan sempit yang menghubungkan antar kota di Madura.

Pulau Garam

Apabila pada waktu ini terdapat orang yang hendak pergi ke Kalianget dengan menggunakan moda transportasi kereta api, mungkin banyak orang lain yang memandangnya dengan curiga, dan memperkirakan; jangan-jangan orang tersebut rada-rada kurang waras. Pertama, karena angkutan kereta api pada jalur itu tidak ada, kedua: jalur Surabaya-Kalianget sekarang lebih mudah ditempuh dengan naik Bis Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), lewat Jembatan Suramadu.

Tetapi, kisah perjalanan naik kereta api Surabaya-Kalianget, tentu bukan hal aneh bagi para *oude heer* yang pernah muda atau bahkan *sweet seventeen* di tahun-tahun 60/70-an, ketika Surabaya masih berada pada era “kuda gigit besi”.

Keberadaan pelayanan kereta api pada lintasan Surabaya-Kalianget, sebenarnya sudah dimulai pada akhir abad ke-19, ketika negeri Hindia Timur masih merupakan pengeksport garam ke Eropa dan Asia Selatan. Karena pelabuhan Kalianget tak punya fasilitas memadai sementara alur pelayaran dan kolam pelabuhannya tidak mampu melayani kapal-kapal *ocean going*, maka komoditas yang menjadikan Madura dapat sebutan “Pulau Garam” itu harus diangkut ke Pelabuhan Tanjung Perak lebih dulu untuk kemudian *transshipment* ke kapal-kapal besar, untuk diekspor bersama hasil agro lain seperti ikan dari Situbondo dan gula dari Pasuruan.

Sayang, sebutan “pulau garam” bagi Madura kian hari makin kurang pas. Sebab pada masa sekarang, produksi garam bukan lagi menjadi monopoli Madura. Memang di kota kecamatan Kalianget masih tersisa kejayaan masa lalu industri garam, berupa loji-loji anggun dan bekas instalasi pengolahan gula. Tetapi kondisinya sudah tampak suram. Bahkan kapal angkutan garam yang terakhir masih tampak di Pelabuhan Kalianget sekitar empat tahun silam, kini sudah entah kemana gerangan. Sementara terminal dan dermaga khusus bongkar muat komoditas garam di pelabuhan kawasan yang dikelola oleh Pelindo III Cabang Gresik itu, terkesan mangkrak tak terurus.



▲ Ilustrasi

Kereta Barang

Kereta api pengangkut garam dari Kalianget pada masa lalu merupakan jenis gerbong barang, yang dalam perjalanannya singgah di sentra-sentra industri garam di pantai selatan Madura seperti Pamekasan, Sampang hingga ke pelabuhan penyeberangan Kamal. Di sini, komoditi andalan tersebut dipindahkan ke perahu-perahu kecil yang digerakkan dengan layar, kemudian menuju ke Ujung di Tanjung Perak.

Namun setelah tahun 1920, sejalan dengan semakin meningkatnya mobilitas penduduk dan ramainya perdagangan antara pulau Jawa dengan pulau Madura pergi/pulang, jenis pengangkutnya ditambah dengan gerbong-gerbong penumpang, untuk layanan bagi mereka yang berdagang atau bekerja di kota Surabaya, atau penduduk “Kawasan Pendalungan” Pasuruan dan Probolinggo, yang akan mengunjungi sanak keluarganya di Bangkalan, Sampang, Pamekasan atau Sumenep. Sebenarnya mereka bisa menggunakan perahu layar menyeberangi Selat Madura. Tetapi mengingat teknologi pelayaran rakyat kala itu masih belum canggih, maka waktu tempuhnya bisa lebih dari 8 jam, dengan ancaman bahaya yang ditimbulkan oleh angin dan gelombang. Selain hal itu, disebabkan oleh daya angkut pelra juga terbatas, maka biaya pelayaran juga mahal.

Dengan diperkenalkannya kereta *kombo* yang mampu mengangkut barang sekaligus penumpang, jalur lintasannya juga berubah. Di sisi Madura, masih tetap melewati jalur lama mulai Kalianget hingga Kamal, tetapi di sisi Surabaya, setelah gerbong barang yang berisi garam dilepas di pelabuhan, rangkaian kereta ditambah dengan lintasan dari Ujung ke stasiun-stasiun Kalimas Baru-Sukolilo-Semut-Pasar Turi-Wonokromo hingga berakhir ke Karangpilang. Selepas dari Karangpilang kereta api penumpang yang oleh penduduk Surabaya waktu itu disebut sebagai *trim*, beberapa kali bersinggungan lintas dengan sarana angkutan berbasis rel yang disebut *listrik*, di lintasan Jl. Tidar dan sudut *deeruntuin* yang kini dikenal sebagai Kebun Binatang Surabaya.

“Angkutan kombo Kalianget-Tanjung Perak-Karangpilang, dioperasikan oleh perusahaan swasta **Oost Java Tramdiens** (OJS), dan kata *tram* berubah menjadi *trim*”

Spoor = Sepur

Pertanyaannya adalah: mengapa untuk kereta api jalur antar kota ke Malang atau Jogja dan juga Semarang disebut *sepur*, tetapi untuk kereta api komuter Kalianget-Karangpilang dinamakan *trim* sedangkan yang angkutan dalam kota bernama *listrik*? Hal itu disebabkan oleh sistem dan pelayanan serta perusahaan yang mengoperasikan.

Untuk kereta api jalur panjang, disebut *sepur* bukan karena *asepe metu duwur* saja, tetapi karena kereta api pada lintasan Surabaya-Jogya ini dioperasikan oleh **Nederland Indische Spoorweg** (NIS) dan di lintasan utara ke Semarang oleh **Staat Spoor** (SS) BUMN perkeretaapian

pada masa lalu. Orang kulit putih menyebutnya sebagai *spoor*, tetapi di lidah Bumiputera diucapkan menjadi *sepur*.



▲ Ilustrasi

Angkutan kombo Kalianget-Tanjung Perak-Karangpilang, dioperasikan oleh perusahaan swasta **Oost Java Tramdiants** (OJS), dan kata *tram* berubah menjadi *trim*. Di dalam kota setelah lepas stasiun Sukolilo, untuk menuju ke Karangpilang *trim* ini harus melewati tiga viaduct di Gembong dan Kebon Rojo (dua lokasi: Jl. Pahlawan dan Jl. Bubutan), dan melewati jalan-jalan utama dalam kota seperti Jl. Semarang, Raya Arjuno, Jl. Diponegoro dan ujung Raya Darmo di depan *Deerentuin* yang kini dikenal sebagai Kebun Binatang Surabaya, terus ke barat di sisi utara Jl. Gunungsari sampai ke Karangpilang.

Adapun angkutan kota yang disebut *listrik*, tak lain adalah kereta yang digerakkan dengan tenaga listrik yang garasi induknya berada di Sawahan. Jalur yang dilalui oleh listrik antar lain Sawahan-Tunjungan-Simpang-Gubeng dan Wonokromo-Tunjungan-Pasar Besar-Jembatan Merah, dengan cara “nylusup” bawah viaduct Kebon Rojo yang kini di sebelah selatannya berdiri Tugu Pahlawan. Operasional kereta listrik ini berada dibawah *Gemente* (Kotapraja) Surabaya.

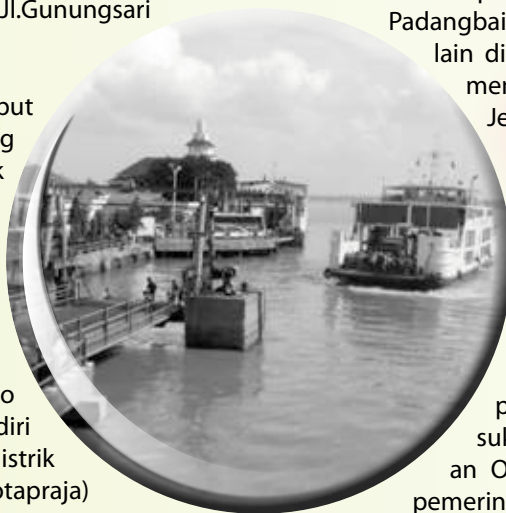
Tanpa Jembatan

Lintasan trem berbahan bakar kayu dari Karangpilang hingga ke Kalianget ini merupakan rangkaian berkelanjutan, artinya orang bisa membeli tiket terusan dari Wonokromo dengan tujuan ke Sumenep. Tetapi setelah di Pelabuhan Ujung, terpaksa alih moda transportasi

dengan menggunakan kapal penyeberangan hingga ke Kamal, untuk kemudian kembali menggunakan kereta api ke jurusan timur tanpa membeli tiket lagi. Hal tersebut terpaksa dilakukan karena waktu itu antara Ujung ke Kamal belum terdapat jembatan semacam Suramadu, yang membangunnya perlu teknologi tinggi dan biaya sangat besar.

Kapal-kapal penyeberangan dilintas ini, meskipun secara operasional berada di wilayah kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, tetapi secara teknis dikelola oleh Direktorat Perhubungan Darat. Hal itu disebabkan oleh regulasi yang menyebutkan bahwa kapal-kapal penyeberangan merupakan fasilitas “jembatan bergerak” yang menghubungkan dua titik jalan yang terputus oleh selat.

Pada titik alih moda transportasi ini yang berada di Ujung, kawasan Pelabuhan Tanjung Perak ini, sampai dengan tahun 1970-an masih tersisa bangunan terminal penumpang yang ditandai dengan tulisan penunjuk “**Madoera Tram**”. Tetapi bangunan yang termasuk *Tanjung Perak port heritage* itu telah diratakan dengan tanah seiring dengan dikembangkannya Terminal Penumpang Penyeberangan di Pelabuhan Ujung yang dioperasikan oleh PT Angkutan Sungai Danau & Penyeberangan (ASDP). Entah sampai kapan lagi terminal yang megah ini akan bertahan, sebab kini fungsinya juga kian melorot hanya untuk melayani beberapa kapal ferry lintasan Ujung-Kamal yang kian sepi seiring dengan dioperasikannya Jembatan Suramadu. Dari penyeberangan yang pernah menjadi andalan “lintasan gemuk” ini, sebagian armadanya dialihkan ke penyeberangan Ketapang-Gilimanuk, Padangbai-Lembar atau lintasan-lintasan kecil



▲ Ilustrasi

lain di jalur perintis. Saat ini dengan kian mengerucutnya rencana pembangunan Jembatan Selat Sunda, para pengusaha kapal penyeberangan pada lintasan Merak-Bakauheni juga mulai berfikir, kalau hal itu terjadi maka puluhan unit ferry pada jalur ini, akan dikemanakan?

Lintas penyeberangan Ujung-Kamal ini, pernah beberapa kali mengalami pasang surut, yang diwarnai kisah suka/duka. Pertama, ketika tahun 50-an OJS dilikuidasi sejalan dengan akhir pemerintahan Belanda di Indonesia. Dalam kondisi peralihan, operasional kereta api jalur Kalianget-Karangpilang ini, diambil alih oleh Djawatan Kereta Api (DKA yang kini merupakan BUMN PT Kereta Api), seperti halnya pada lintasan Merak-Panjang di Banten/Lampung dan Ketapang-Gilimanuk di Jatim/Bali. Seperti banyak terjadi pada lintasan lain yang berada di darat, kian lama jalur ini juga mengalami kemerosotan, hingga pada tahun 1971 layanan kereta api Karangpilang-Kalianget terpaksa dihentikan. (Kalimas)

Sulawesi Punya Transportasi Berbasis Rel

Tampaknya, lirik lagu Naik Kereta Api harus segera diubah, tak hanya "... ke Bandung-Surabaya..." tetapi juga "... ke Makassar-Parepare...."



▲ Ilustrasi

Pertengahan September lalu, menjadi momen istimewa sekaligus hadiah khusus dalam rangka peringatan Hari Ulang Tahun Proklamasi ke-69 Republik Indonesia, berupa peresmian pembangunan jalur kereta api Trans Sulawesi. Langkah besar ini, juga menjadi memorabilia terhadap peristiwa 150 tahun lalu, ketika di bumi nusantara untuk pertama kalinya dibangun angkutan berbasis rel. Menurut Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan Hermanto Dwiatmoko, sejarah perkeretaapian di bumi nusantara bermula ketika pada bulan Agustus tahun 1864 diawali pembangunan jalur kereta api antara Kemijen-Tanggung di Semarang, Jawa Tengah.

Sulawesi menjadi pulau ketiga di Indonesia dan merupakan yang pertama pada masa kemerdekaan, yang mendapat prioritas penembangan sistem transportasi nasional berbasis rel. Sebelumnya, angkutan kereta api hanya dikenal di Pulau Jawa (provinsi Jawa Timur, Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, Jawa Barat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta dan Banten) dan pulau Sulawesi (provinsi Lampung, Sumatera Selatan, Sumatera Barat, Sumatera Timur dan Aceh). Kedepan, pembangunan jalur kereta api juga kan dilaksanakan di Kalimantan dan Bali.

Pencanangan pembangunan tahap pertama angkutan kereta api sepanjang 146 Km yang akan menghubungkan Makassar-Parepare baru-baru ini, merupakan bagian dari proyek besar Trans Sulawesi sebagai bagian dari Koridor Sulawesi seperti diamanatkan dalam Masterplan Percepatan & Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), kelak akan menghubungkan Makassar di Sulawesi Selatan dengan Bitung di Sulawesi Utara. Ruas Makassar-Parepare ini diperkirakan akan menelan biaya Rp.9,65 triliun dan akan dapat diselesaikan dalam waktu 3-4 tahun. Acara pencanangan di desa Siawung, kecamatan Barru, Kabupaten Barru tersebut dilakukan oleh Menteri Koordinator (Menko) Perekonomian Chairul Tanjung bersama Menteri Perhubungan E.E. Mangindaan dan Gubernur Sulawesi Selatan Syahril Yasin Limpo.

Maju Bersama

Memberi sambutan pada pencanangan pembangunan jalur kereta api Trans Sulawesi itu, Menko Perekonomian Chairul Tanjung mengatakan: "Pembangunan jalur kereta api yang bersejarah sebagai bagian dari MP3EI ini, dimaksud agar seluruh wilayah tanah air dapat maju bersama. Tidak seperti yang terjadi selama ini, hingga muncul kesan

ketidakseimbangan karena pelaksanaan pembangunan yang terkonsentrasi di pulau atau provinsi tertentu saja. Kedepan pemerintah ingin agar iklim pembangunan juga dapat dirasakan di seluruh negeri”.

Pembangunan jalur kereta api Trans Sulawesi tahap pertama dari Makassar ke Parepare, akan melintasi lima kabupaten/kota: Makassar, Maros, Pangkajene, Barru dan Parepare dengan 23 stasiun. Jalur kereta api ini, nantinya juga akan menjadi rantai konektivitas antara Pelabuhan Makassar dengan Garongkong di Barru hingga Parepare.

Menurut Dirjen Perkeretaapian, jalur kereta api Trans Sulawesi ini memiliki keunggulan bila dibanding dengan jalur kereta api di Jawa maupun Sumatera, karena relnya didisain untuk dapat dilampaui kereta dengan kecepatan hingga 200 kilometer per jam. Sementara rel di Jawa dan Sumatera hanya mampu dilalui kereta dengan kecepatan maksimal sampai dengan 120 kilometer per jam. Seperti diketahui, jalur kereta api di Jawa dan Sumatera yang dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda, masih mengikuti konsep lama dengan rel berukuran pendek yang didukung oleh bantalan kayu jati, dan jarak kelebaran sumbu rodanya juga berpengaruh pada stabilitas kereta yang didukungnya.

Akibat dari sempitnya sumbu roda pendukung gerbong, ketika belakangan pemerintah mengimpor gerbong-gerbong penumpang bekas dari Eropa, terpaksa harus lebih dulu dilakukan modifikasi sebelum dapat dioperasikan. Untuk bantalan rel bagi kereta api Trans Sulawesi akan digunakan material beton prestressed dengan ukuran rel yang lebih panjang.

“Berdasar pengembangan teknologi yang lebih modern, jalur ini juga akan mempunyai daya angkut yang lebih besar. Dengan demikian, diharapkan nantinya angkutan kereta api utamanya untuk angkutan barang di Sulawesi akan mampu mengimbangi perkembangan ekonomi yang didukung oleh tingginya produksi semen, serta komoditas perkebunan seperti kakao, cengkih dan kelapa sawit maupun pertambangan marmer dan nikel di Kawasan Timur Indonesia umumnya dan Pulau Sulawesi khususnya, yang sedang tumbuh dengan sangat pesat” ungkap Hermanto Dwiarmoko.

Proses Panjang

Rencana pembangunan jalur kereta api Trans Sulawesi, sebenarnya telah digulirkan sejak lama. Tetapi persiapannya memerlukan waktu yang cukup panjang. Setelah pembahasan yang diawali pada tahun 2001, untuk mewujudkan rencana induk dibuat kajian kelayakan lintas prioritas pada tahun 2002, 2004 dan 2005. Menyusul kemudian pada tahun 2011 dibuat kajian Rencana Induk Kereta Api Perkotaan sebagai penghubung kota-kota jarak pendek: Makassar- Maros-Sungguminasa-Takalar. Setelah itu pada tahun 2012 dibuat kajian terhadap jalur Makassar-Parepare, yang diikuti dengan kajian *detail engineering design* (DED). Pada tahun 2013 lalu, Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan melakukan *study review* terhadap Masterplan Jalur Kereta Api Sulawesi, dan pada awal 2014 dilaksanakan kegiatan analisis mengenai dampak atas lingkungan (AMDAL).

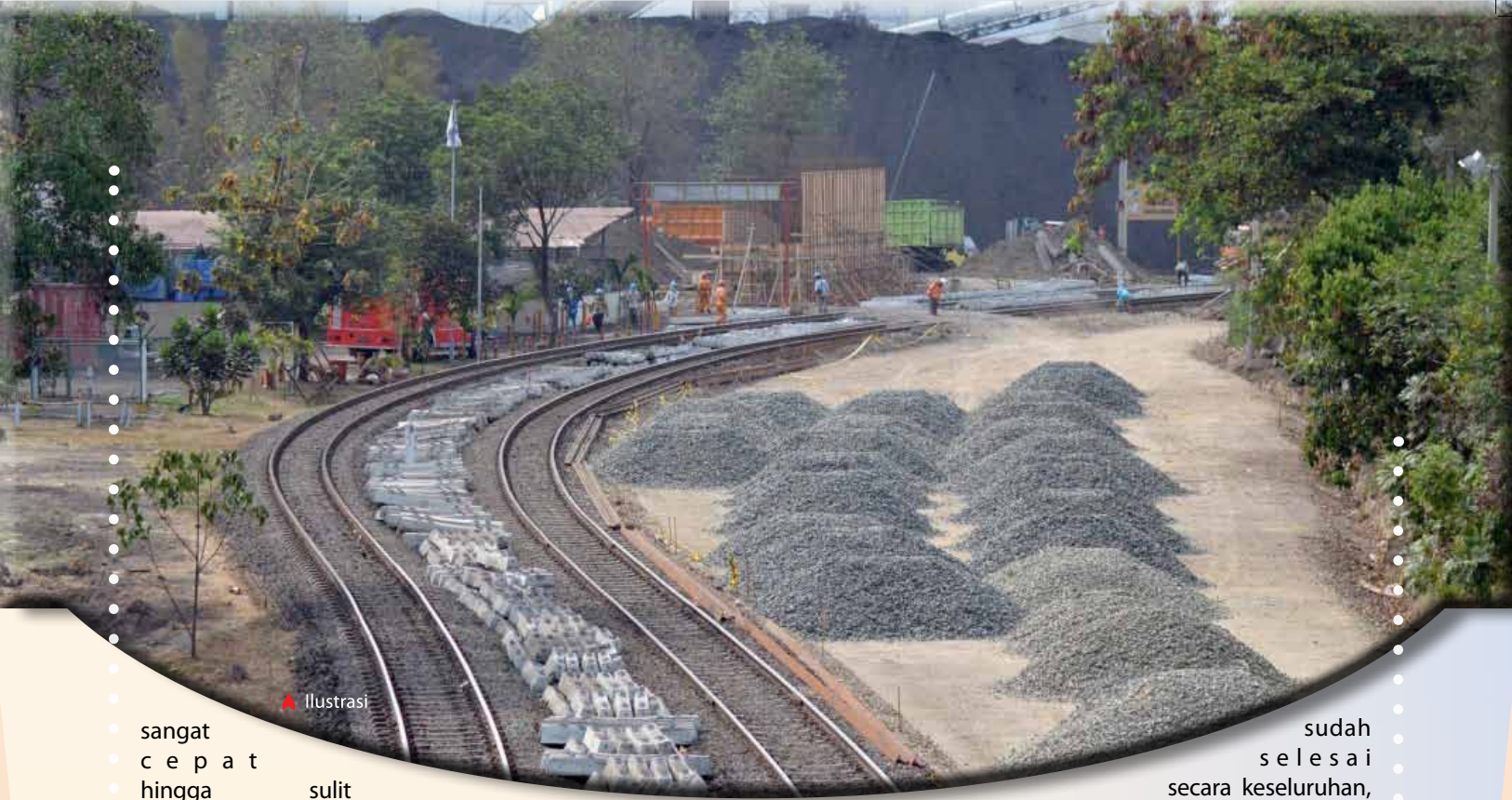
Dalam persiapan matang dalam pembangunan jalur kereta api Makassar-Parepare, pemerintah telah menyiapkan anggaran Rp.9,65 triliun yang akan digunakan untuk pembebasan lahan bagian pembangunan jalur ganda, prasarana kereta, fasilitas penunjang serta pengadaan sarana seperti lokomotif, kereta dan gerbong.

Keputusan untuk membangun jalur kereta api Trans Sulawesi ini mendapat apresiasi tinggi dari banyak pihak, termasuk pemangku kepentingan transportasi. Pembangunan jalur kereta api ini memang harus dilakukan, seiring dengan pertumbuhan ekonomi yang terus terjadi di kawasan tersebut. Diharap, kedepan peran moda transportasi berbasis rel akan terus berkembang sehingga kereta api dapat menjadi tulang punggung angkutan massal perkotaan, sekali gus menjadi tulang punggung angkutan antar daerah maupun angkutan barang di luar Jawa lainnya seperti di Pulau Kalimantan dan Papua.

Menurut para pakar dan pengamat transportasi, sudah selayaknya dalam pembangunan sistem transportasi di luar Jawa dan Sumatera dapat memetik pelajaran dari kondisi di Pulau Jawa yang selama ini lebih mengandalkan angkutan baran dan manusia melalui jalan raya. Sebab dengan mengandalkan angkutan jalan raya, hanya akan menambah beban negara terhadap subsidi bahan bakar minyak dan polusi yang timbul sebagai akibat fenomena adanya gas buang yang berasal dari kendaraan bermotor yang kian besar.

Di samping hal tersebut, dengan dikembangkannya sistem transportasi berbasis rel maka pembangunan kawasan juga akan dapat dikontrol. Hal itu, karena keberadaan jalur kereta api hanya akan mendorong pertumbuhan di sepanjang stasiun, sedangkan jalan raya justru akan mendorong pertumbuhan di sepanjang jalur jalan raya yang ada. Selama ini terbukti bahwa kebanyakan pertumbuhan tersebut terjadi

“Dimulainya pembangunan jalur kereta api **Trans Sulawesi** merupakan impian lama masyarakat sejak puluhan tahun lalu, dan baru dapat direalisasikan saat ini”



▲ Ilustrasi

sangat
cepat
hingga sulit
dikontrol, sehingga membuat tata
ruang wilayah berantakan seperti yang terjadi di Jawa.

Tiga Prioritas

Jalur angkutan kereta api Trans Sulawesi ini, nantinya akan menjadi penghubung enam provinsi di pulau tersebut, yaitu Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Barat, Sulawesi Tengah, Gorontalo dan Sulawesi Utara. Pembangunan keseluruhannya akan dilakukan dalam tiga tahap, tetapi terdapat tiga prioritas pembangunan yang terdiri dari:

- Prioritas tinggi: jalur Makassar-Parepare dan jalur Manado-Bitung;
- Prioritas sedang: jalur Gorontalo-Bitung, jalur Palu-Poso, jalur Makassar-Takalar-Bulukumba; jalur Kendari-Kolaka;
- Prioritas rendah: Parepare-Mamuju; jalur Bulukumba-BajoE dan jalur Parepare-BajoE.

Disamping jalur-jalur utama tersebut, juga akan dibangun kereta api perkotaan yang disebut sebagai jalur *Mamaminasata* yang akan menghubungkan kota-kota Makassar-Maros-Sungguminasa-Takalar.

Dirjen Perkeretaapian lebih jauh menerangkan, bahwa dalam pelaksanaan proyek tahap pertama Trans Sulawesi ini ternyata telah berada dalam kondisi positif, karena untuk memulai pembangunan fisik sepanjang 30 Km setara dengan 20,5% dari total panjang lintasan di Barru, telah berhasil dibebaskan lahan yang akan menjadi pendukung jalur kereta api. Dengan biaya berasal dari APBN sebesar Rp.261 miliar, akan dapat segera dimulai konstruksi fisik. Untuk tahun 2014 ini pemerintah daerah di setiap wilayah yang dilewati jalur itu menargetkan penyelesaian pembebasan lahan. Secara bergurau, Dirjen Perkeretaapian berucap: "Bila proyek pembangunan jalur kereta api Trans Sulawesi ini kelak

sudah
selesai
secara keseluruhan,
tampaknya lirik lagu **Naik Kereta**

Api harus segera diubah, karena jasa angkutan kereta api tak hanya akan dapat dinikmati sambil bernyanyi: naik kereta api tut tut tut, siapa hendak turut – ke Bandung, Surabaya tetapi juga ke Makassar-Parepare.....

Menanggapi masalah pembebasan lahan untuk membangun infrastruktur, Menteri Perhubungan E.E. Mangindaan mengatakan bahwa pembebasan lahan harus betul-betul jadi perhatian pemerintah daerah. Ujar Mangindaan: "Selama ini, pembangunan jalur transportasi seringkali terhambat karena adanya kendala lahan. Oleh karena itu agar pekerjaan proyek dapat lancar, pembebasan lahan harus segera diselesaikan lebih dulu".

Sementara itu, Gubernur Sulawesi Selatan Syahrir Yasin Limpo menyambut realisasi pembangunan jalur kereta api Trans Sulawesi itu dengan mengatakan: "Dimulainya pembangunan jalur kereta api Trans Sulawesi merupakan impian lama masyarakat sejak puluhan tahun lalu, dan baru dapat direalisasikan saat ini. Keberadaan kereta api akan menunjang perekonomian seluruh provinsi di Pulau Sulawesi yang kaya akan hasil industri dasar, pertambangan, perkebunan dan juga perikanan. Karenanya kami sangat berharap agar pembangunan jalur kereta api Trans Sulawesi ini dapat cepat diselesaikan karena berdasar pengalaman dibuktikan, tak ada negara dapat maju tanpa adanya dukungan moda transportasi kereta api".

Memberi tanggapan pada kesemoatan terpisah, Direktur Lalu Lintas & Angkutan kereta Api Kementerian Perhubungan Hanggoro Budi Wiryawan menyebutkan setelah dioperasikannya kereta api Trans Sulawesi, pada Tahun 2030 nanti pasar penumpang kereta api di Sulawesi akan mengalami kenaikan antara 11 hingga 13%, sedangkan angkutan barang diprediksi meningkat pada kisaran 15 hingga 17% dari total pangsa transportasi nasional. (Nilam)

Angkutan Barang Via Kereta

Diproyeksi Capai 1 Juta TEU's



▲ Ilustrasi

Pembangunan jalur ganda rel kereta api (double track) Jakarta-Surabaya yang telah selesai membawa dampak besar bagi bisnis transportasi kereta api. Hal ini tercermin dari upaya pemerintah mengalihkan sejumlah transportasi massa jalan raya ke kereta api guna menekan kecelakaan.

Pemerintah menekankan adanya upaya peningkatan pelayanan dari tidak hanya untuk konsentrasi angkutan barang. Tetapi dari sisi angkutan penumpang diharapkan bisa terlayani dengan baik. Terlebih untuk kecepatan dan ketepatan mutlak dibutuhkan penumpang. Jalur ganda yang membentang dari Jakarta-Surabaya, dengan panjang lintasan 727 km itu telah diresmikan oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, Hermanto Dwi Atmoko, Rabu, 3 September 2014 lalu di Stasiun Pasar Turi. Hermanto mengakui ada sedikit kendala pembangunan jalur ganda, khususnya untuk 8 kilometer terakhir dari Kandangan menuju Pasar Turi. Saat ini sudah tuntas, dan sudah saatnya untuk diujicobakan, sebelum dioperasikan," kata Hermanto.

Salah satu ekspektasi yang diharapkan pemerintah adalah adanya peningkatan angkutan barang dari Jakarta menuju Surabaya dan sebaliknya. Bila saat ini angkutan barang hanya sebatas 130 relasi bak penumpang maupun barang dari rute Jakarta-Surabaya dan sebaliknya. Pemerintah berharap angkutan barang bisa naik menjadi 200 KA barang dan 90 kereta penumpang perhari. Nilai ekonomis yang didapat dari pembangunan double track ini tidak hanya dari sisi waktu. Pemerintah bisa menghemat subsidi BBM setara dengan Rp3,5 triliun yang dikeluarkan setiap hari untuk angkutan jalan raya melalui truck.

Selain itu, perjalanan bisa dipersingkat dari 11 jam menjadi 9 jam untuk angkutan penumpang, sedangkan untuk angkutan barang bisa dipercepat dari 19 jam menjadi 16 jam pada rute yang sama.

"Bila semua tercapai, maka angkutan barang yang dioperasikan PT Kereta Api Indonesia (KAI) untuk petikemas bisa mencapai 1 juta TEU's pertahunnya. Selain itu, untuk angkutan barang lainnya juga bisa naik. Dan saya optimis, PT KAI bisa merealisasikannya," lanjut

mantan Direktur Keselamatan Perkeretaapian Dirjen Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan itu. Terlebih saat ini PT KAI telah melakukan investasi guna mendukung tercapainya upaya mengalihkan angkutan barang dari jalan raya menuju kereta api. Seperti pembelian gerbong datar, pembelian lokomotif dan infrastruktur lainnya.

Pada kesempatan yang sama, Deputy Executive Vice President PTKA Daerah Operasi 8, Junaedi mengungkapkan PT KAI melakukan serangkaian persiapan. Diantaranya membeli 600 gerbong datar dari PT INKA, yang difungsikan untuk angkutan barang. "Sampai akhir tahun ini akan ada penambahan relasi baik barang maupun penumpang. Memang konsentrasi kita untuk angkutan barang dahulu," jelas Junaedi.

Posisi saat ini jumlah relasi eksisting di jalur pantura sebanyak 28 KA dari Jakarta-Surabaya dan sebaliknya. Sementara rencana penambahan relasi diperkirakan tiga KA lagi sampai akhir tahun. Sejauh ini daya angkut hingga Agustus tahun ini mencapai 390 TEU's (petikemas) dan 240 ton (*inbag*). Catatan hingga Agustus 2014 ini angkutan barang yang sudah diangkut PT KAI sebesar 24.000 ton, atau naik sekitar 37 persen dibanding periode yang sama tahun lalu. Tetapi dari 37 persen pertumbuhan angkutan barang itu tertolong dengan terputusnya Jembatan Comal. Dimana kontribusi tersebut diperkirakan sebesar 20 persen.

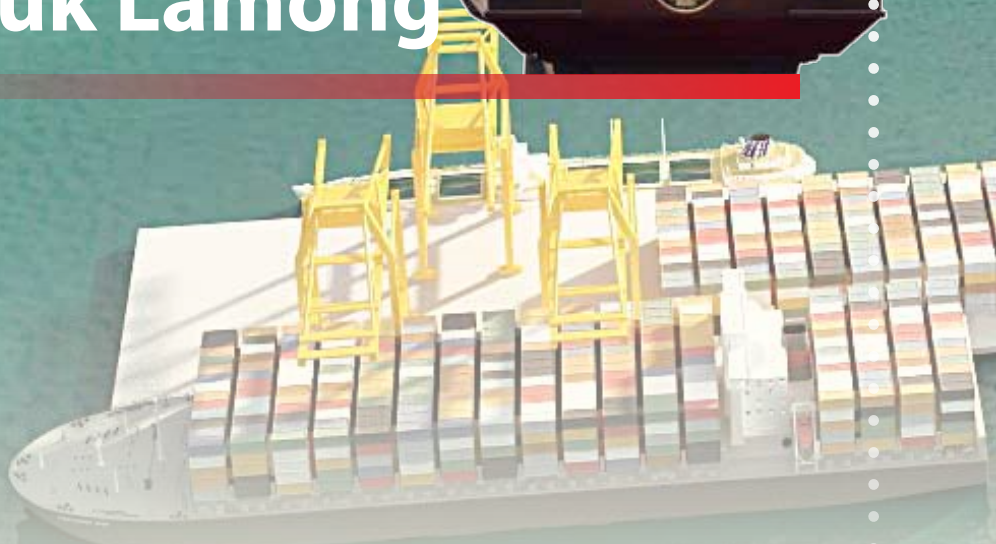
Langkah taktis lainnya adalah melakukan perluasan lahan di Stasiun Kalimas dan Kandangan. Tetapi prioritas utamanya adalah stasiun Kalimas untuk pengembangan lapangan penumpukan (*container yard*). PT KAI berencana memperluas pengembangan hingga ke sisi utara yang hingga 5 hektar, dari kondisi eksisting yang mencapai luas lahan 2,5 hektar.

Sejauh ini capaian kerja bongkar muat diseluruh stasiun barang mencapai 200 menit atau sekitar tiga jam lebih. Kedepan KAI Daops 8 akan menekan aktivitas bongkar muat menjadi 150 jam per *trainset*. Upaya untuk menekan idle time (waktu terbuang) ini bukan dengan menambah peralatan, melainkan dengan mempercepat pelayanan. (Jamrud)

Susilo Bambang Yudhoyono ►
Presiden Republik Indonesia



Via Video Conference Presiden Resmikan Terminal Teluk Lamong



Pembangunan Terminal Teluk Lamong yang memakan biaya sebesar Rp3,4 triliun diresmikan oleh Presiden RI Soesilo Bambang Yudhoyono melalui video conference, 5 September lalu. Peresmian ini sekaligus menandai tiga tahun proyek Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) diseluruh nusantara, dan salah satunya adalah Teluk Lamong.

Dalam video conference tersebut, Presiden SBY melakukan dialog dengan Gubernur Jawa Timur, Soekarwo yang melaporkan terdapat 19 proyek MP3EI di koridor Jawa. Dimana 11 diantaranya terdapat di Jawa Timur dan progresnya sudah tercapai 71 persen.

Soekarwo dalam dialog dengan SBY melaporkan, dari 19 proyek tersebut tiga diantaranya sudah tuntas pengerjaannya. Ketiganya adalah Bandara Internasional Terminal Dua (T2) Juanda, DoubleTrack (jalur ganda) kereta api dari Jakarta-Suarabaya, dan Terminal Multipurpose Teluk Lamong. Sedangkan sejumlah proyek lainnya, dalam tahap pengerjaan dan *ground breaking*.

Selepas melakukan video conference, Soekarwo menjelaskan posisi Jawa Timur akan lebih baik dan lebih siap dibanding daerah lain. "Competitiveness" Jatim akan naik, seiring dengan tuntasnya pembangunan infrastruktur. Kita memiliki pelabuhan, jalan tol,

lapangan terbang (bandara), dan jalur kereta api. Secara prinsip, kita (Jatim) yang paling siap," kata Soekarwo kepada awak media.

Dari tiga infrastruktur yang dimiliki Jatim saat ini bisa mendorong pertumbuhan ekonomi yang cukup besar. Pak Dhe, begitu sapaannya mengakui posisi Jatim membutuhkan sekitar Rp243 triliun. Tetapi saat ini Jatim terkendala faktor pengurangannya, yakni ekspor yang terus minus dari Rp16 triliun menjadi minus 20 triliun tahun ini.

"Inilah yg jadi permasalahan sehingga ekspor-impor kita minus. Ekspor-impor kita di posisi faktor pembentukan PDRB berkurang



▲ Gubernur Jawa Timur Soekarno (tengah) bersama Komendari Utama Pelindo III Hari Bowo dan Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto saat video conference peresmian Terminal Teluk Lamong.

tapi perdagangan antarpulau naik," lanjut pria berkumis ini. Salah satu Penyebabnya adalah pasar dan ketersediaan bahan baku untuk komoditi ekspor, masih impor. Seperti baja, besi, dan beberapa komoditi lainnya.

Canggih dan Ramah Lingkungan

Berkaitan dengan pembangunan Terminal Teluk Lamong, Soekarno optimistis kedepan akan menjadi pintu gerbang perdagangan internasional dan kawasan Indonesia Timur. "Kita tidak perlu lagi ke Singapura hanya untuk *transshipment*. Demikian juga dengan kawasan Indonesia Timur, Teluk Lamong kedepan bisa menjadi barometer perdagangan yang penting," lanjutnya.

Sementara Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto menyebut rencana pengoperasian Teluk Lamong diproyeksikan bulan Oktober. "Kita tinggal menunggu izin operasi dari Kementerian Perhubungan. Sebetulnya izin operasi sudah kita ajukan, dan saat ini sedang *commissioning test* (uji alat)," katanya selepas saat mendampingi Soekarno. Uji coba peralatan dimaksud adalah uji coba ship to shore crane/STS (alat bongkar muat petikemas dari dan ke kapal), automated stacking crane/ASC (alat bongkar muat di lapangan penumpukan petikemas) dan Straddle Carrier/SC (alat angkut untuk memindahkan petikemas) serta Automotive Terminal Tractor /ATT (yang digunakan untuk mengangkut

petikemas. Semua peralatan angkat dan angkut tersebut perlu diuji coba untuk memastikan semua fungsi dapat berjalan dengan baik dan memenuhi standar kinerja yang ditetapkan oleh perusahaan. "Alat-alat tadi tergolong baru khususnya automated stacking crane. Di Indonesia baru Terminal Teluk Lamong yang menggunakan alat tersebut, jadi perlu diuji coba terlebih dahulu," tambah Djarwo.

Terminal Teluk Lamong yang mengusung konsep green port untuk mengurangi gas karbon. Dimana semua peralatan yang digunakan menggunakan energi listrik. Sedangkan peralatan yang menggunakan BBM, seperti solar sudah menggunakan euro 5. Alumnus

Peresmian dan Groundbreaking Proyek MP3EI di Koridor Ekonomi Jawa (Total= 15 Proyek, Diresmikan = 3, Dilaporkan = 12)



▲ Peta pembangunan MP3EI koridor ekonomi Jawa.

ITB itu menyebutkan sejumlah peralatan sudah terpasang seperti, Shore to Ship Crane, Automatic Stacking Crane, dan Stradle Carrier yang semuanya peralatan bebas emisi. Khusus untuk ATT menggunakan bahan bakar solar Euro 5 yang memiliki pembuangan emisi lebih aman.

Proyek Prestisius

Selain Terminal Teluk Lamong, di koridor ekonomi Jawa terdapat beberapa proyek-proyek MP3EI lainnya, diantaranya pembangunan pabrik kendaraan bermotor di Banten, pembangunan jalur ganda kereta api Serpong-Rangkasbitung, pembangunan pabrik semen Merah Putih di Lebak, pembangunan jalan tol Cikapali di Jawa Barat, pembangunan Bandara Internasional Kertajati di Jawa Barat, pengembangan Bandara Soekarno-Hatta tahap I di Tangerang, pembangunan PLTU Adipala 660 MW di Cilacap, pembangunan jalur ganda kereta api lintas utara Jawa (Cirebon-Surabaya), pengembangan

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, pembangunan jalan tol Mojokerto-Kertosono, pengembangan Terminal 2 Bandara Juanda Surabaya, pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto, pembangunan jalan tol Gempol-Pandaan, dan pengembangan Pelabuhan Branta di Pamekasan.

"Dari proyek-proyek tersebut yang diresmikan adalah Terminal Teluk Lamong, pembangunan jalur ganda kereta api lintas utara Jawa (Cirebon-Surabaya), dan pengembangan Terminal 2 Bandara Juanda," kata Soekarwo.

Sejumlah proyek yang dilaporkan diantaranya, jalan tol Cikampek-Palimanan dengan investasi Rp1,25 triliun telah mencapai 46 persen dan jalur ganda KA Serpong-Majalengka-Rangkasbitung senilai Rp1,5 triliun diperkirakan akhir 2014 sudah bisa beroperasi.

Proyek lainnya, Pelabuhan Tanjung Emas Semarang senilai Rp546 miliar, PLTU Adipala 660 MW Cilacap dengan

investasi Rp6,970 triliun, proyek Tol Surabaya-Mojokerto seksi dua dengan investasi Rp3,124 dipastikan akan beroperasi pada akhir 2014. Tol Mojokerto-Kertosono senilai Rp3,487 triliun dengan progress 78 persen, Pelabuhan Branta Pamekasan Rp153 miliar sudah mencapai 84 persen.

Pembangunan smelter di Koridor Jawa juga mulai dilaksanakan, seperti smelter 1.200 MT di Gresik dengan investasi Rp1,295 triliun dalam proses konstruksi, smelter 300.000 MT dengan investasi Rp3,6 triliun di Tuban dalam proses pembebasan lahan. Pembangunan smelter 234.000 MT di Situbondo Rp4,020 triliun juga dalam proses pembangunan dan smelter 100.000 MT di Tuban senilai Rp1 triliun telah memasuki tahap konstruksi," katanya.

Secara seremonial, peresmian Teluk Lamong tidak dilakukan lantaran presiden SBY juga melakukan video conference dengan enam gubernur lainnya. Secara berurutan, video conference melibatkan Gubernur



▲ Ilustrasi



▲ Ilustrasi



▲ Ilustrasi

Papua Lukas Enembe, Gubernur NTB Zainul Majdi, Gubernur Sulawesi Tenggara Longki Djanggola. Kemudian Gubernur Kalimantan Barat Cornelis, Gubernur Jawa Timur Soekarwo, dan Gubernur Sumatera Utara Gatot Pujo Nugroho.

Dalam kesempatan tersebut, sejumlah partner Pelindo III yang mendukung pembangunan Terminal Teluk Lamong turut hadir. Seperti PT PGN (persero) Tbk, juga hadir. Wahyudi Anas, GM SBU 1, Wahyudi Anas turut hadir. Pada tahapan pertama, PGN akan menyuplai 2,5 MMCFD yang akan dimulai tahun 2015. "Instalasi pipa sudah ada, tinggal kita tarik dari instalasi eksisting di Romokalisari sepanjang 4 km dari Tandes menuju Teluk Lamong. Wahyudi menyebut, suplai gas ini nantinya untuk menyupport pembuatan power plant yang digagas Teluk Lamong. Soekarwo optimis, dengan selesainya pembangunan dan peresmian beberapa proyek MP3EI akan mampu meningkatkan tingkat perekonomian daerah dan masyarakat.

Refleksi Tiga Tahun MP3EI

Presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono secara serentak melakukan video conference dengan enam kepala daerah di enam koridor ekonomi MP3EI. Para kepala daerah itu melaporkan proyek MP3EI

kepada Presiden langsung dari lokasi proyek yang masuk dalam MP3EI. Keenam kepala daerah itu adalah Gubernur Sumatera Utara (mewakili koridor ekonomi Sumatera) melaporkan langsung dari Stasiun Kereta Api Bandara Kualanamu-Medan, Gubernur Kalimantan Barat (mewakili koridor ekonomi Kalimantan) melaporkan langsung dari pabrik pengolahan bauksit-Ketapang, Gubernur Jawa Timur (mewakili koridor ekonomi Jawa) melaporkan langsung dari Terminal Teluk Lamong-Surabaya, Gubernur Sulawesi Tengah (mewakili koridor ekonomi Sulawesi) melaporkan langsung dari Pelabuhan Pantoloan-Palu, Gubernur Nusa Tenggara Barat (mewakili koridor ekonomi Bali-Nusa Tenggara) melaporkan dari Kawasan Wisata Teluk Mekiki-Lombok, dan Gubernur Papua (mewakili koridor ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku) melaporkan langsung dari Bandara Sentani-Jayapura.

Video conference digelar dalam rangka mengetahui perkembangan proyek-proyek MP3EI yang telah dimulai sejak tiga tahun silam. Dalam kegiatan ini, masing-masing kepala daerah melaporkan proyek-proyek MP3EI baik itu yang masih berupa rencana pembangunan, masih dalam masa pembangunan, maupun yang telah selesai dilaksanakan dan siap untuk diresmikan.(Jamrud/Berlian)



▲ Ilustrasi



▲ Ilustrasi

DUA UNIT CC BARU

DONGKRAK KINERJA

TERMINAL MULTIPURPOSE NILAM TIMUR

Guna peningkatan pelayanan produktivitas dan mendukung upaya memperlancar arus barang secara efektif dan efisien disamping pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat dan peningkatan daya saing produk nasional di pasar domestik, regional, dan global, Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak akan mendatangkan 2 unit Container Crane (CC) baru dengan menggunakan teknologi listrik yang ramah lingkungan.

Menyadari peran pelabuhan sangat strategis sebagai pintu gerbang perekonomian, Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak salah satu pelabuhan utama di Indonesia dan sebagai pintu gerbang Indonesia Timur selalu berupaya untuk memberikan pelayanan prima dan memperbaiki fasilitas serta prasarana guna menjawab peningkatan arus petikemas dari tahun ke tahun yang juga dipicu oleh kian diminatinya sarana pengiriman barang dengan petikemas oleh kalangan pelaku usaha.

Pelabuhan Tanjung Perak memiliki beberapa terminal yang melayani bongkar muat peti kemas domestik dan Internasional, salah satu terminal domestik andalan pelabuhan Tanjung Perak adalah Terminal Multipurpose Nilam Timur yang melayani bongkar muat peti kemas domestik, sangat penting untuk mendukung arus logistik peti kemas untuk Kawasan Timur Indonesia (KTI).

Menurut Deputy General Manager
Pelabuhan
Tanjung Perak,
Bambang

Hasbullah bahwa Pelabuhan Tanjung Perak saat ini sedang melakukan penataan terminal/ dedicated terminal juga perbaikan dan perbaharuan berbagai fasilitas dan peralatan dalam rangka memberikan pelayanan prima. Salah satu langkah nyata manajemen Pelindo III adalah dengan membeli beberapa unit alat bongkar muat baru yang ramah lingkungan diantaranya 2 unit Container Crane (CC) berteknologi listrik yang akan dioperasikan di Terminal Multipurpose Nilam Timur Pelabuhan Tanjung Perak.

"2 unit CC baru berteknologi listrik yang ramah lingkungan akan datang di Pelabuhan Tanjung Perak sekitar semester I Tahun 2015" ujar Bambang Wiyadi, Manager Terminal Nilam. Saat ini Terminal Multipurpose Nilam Timur Pelabuhan



Aktivitas bongkar muat
di Terminal Nilam Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

Tanjung Perak menggunakan 3 unit CC bertenaga diesel dimana masing-masing CC memiliki produktivitas sebanyak 21 box petikemas/jam. Beda dengan CC baru yang berteknologi listrik memiliki produktivitas sebanyak 25 box petikemas/jam. Dengan hadirnya 2 unit CC baru diharapkan throughput Terminal Multipurpose Nilam Timur dapat naik dari 26.000 Teus/bulan menjadi 35.000 Teus/bulan.

Menurut Bambang Wiyadi, nantinya 1 unit CC nomor 03 yang ada di Terminal Nilam akan direlokasi ke Pelabuhan Tenau Kupang dan digantikan 2 unit CC baru. Jadi total CC yang akan beroperasi di Terminal Nilam sebanyak 4 unit. Sedangkan 2 unit CC yang bertenaga diesel akan dirubah, dimodifikasi menjadi listrik. Jadi total 4 unit CC di Terminal Nilam akan bertenaga listrik semua.

Saat ini sudah mulai dilakukan pembangunan power house guna menyediakan tenaga

listrik 4 unit CC dengan kekuatan total hingga 5 Megawatt, diharapkan saat CC baru sampai di Terminal Nilam, listrik sudah siap dan segera mampu melayani bongkar muat peti kemas di Terminal Multipurpose Nilam Timur.

Tak hanya meningkatkan peralatan bongkar muat saja, Manajemen Pelindo III Cabang Tanjung Perak juga telah bersiap-siap untuk melakukan perluasan lapangan penumpukannya /Container Yard (CC) Terminal Multipurpose Nilam Timur dari 34.880m2 menjadi total 38.880m2. Perluasan CY tersebut untuk mengantisipasi lonjakan produktivitas 4 CC bertenaga listrik yang otomatis akan memiliki throughput lebih tinggi.

Menurut Dhany R. Agustian, Humas Pelabuhan Tanjung Perak, selain itu, baru-baru ini saja juga telah diselesaikan perbaikan lantai Dermaga Konvensional Nilam Timur sisi utara dan sisi selatan. berdasarkan data realisasi arus kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, sepanjang Januari hingga Juli 2014 tercatat 7.889 unit kapal telah membawa barang dan orang melalui Pelabuhan Tanjung Perak dengan berat kapal mencapai 42 juta gross ton (GT).

Berdasarkan jenis kapalnya, kapal petikemas masih mendominasi dengan jumlah 2.651 unit dengan berat mencapai 21 juta GT, disusul kapal tanker sebanyak 954 unit dengan berat mencapai 8,2 juta GT. (Kalimas)



Aktivitas bongkar muat
di Terminal Nilam Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.



Aktivitas bongkar muat kendaraan bermotor di salah satu terminal di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. ▲

Pelindo III Tanjung Perak Layani Bongkar Muat Mobil

Pelindo III Cabang Tanjung Perak semakin serius melayani bongkar muat mobil di Surabaya. Pelindo menyiapkan tenaga khusus untuk menurunkan mobil-mobil bernama Satuan Foreman Khusus (Satforsus).

Tim ini akan menangani proses bongkar muatan, mereka akan diberikan training khusus terkait bidang pengoperasian B/M dan nantinya akan diberi penugasan (assignment) secara khusus yang sifatnya mobile.

Mereka diharapkan bisa membantu meningkatkan produktifitas B/M di Terminal Nilam, Mirah dan Jamrud. "Pelindo III menyiapkan SDM dengan membentuk dan membina Satuan

Foreman Khusus," kata Kahumas Pelabuhan Tanjung Perak, Dhany R Agustian, awal September lalu.

Dia yakin pelayanan ini akan meningkatkan produktifitas perusahaan, karena pengiriman mobil melalui jalur laut semakin banyak. Kemarin, Kapal Serasi 1 telah melakukan pengangkutan, kapal tersebut membawa 543 unit mobil produksi Daihatsu dan Toyota dengan berbagai type yang sandar di Terminal Mirah Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

Proses pengiriman ini merupakan keenam kalinya, karena kapal bermuatan ratusan unit mobil sandar di Terminal menurunkan mobil.



▲ Sejumlah mobil terparkir di dermaga sesaat setelah bongkar muat melalui kapal di salah satu terminal di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

Kapal ini biasanya melayani bongkar muat petikemas domestik, general cargo dan offshore. Sementara, Kapal Roro Parani Barito telah melakukan bongkar muat mobil pada awal April 2014.

"Total sejak April 2014 Terminal Mirah telah melayani enam unit kapal serupa, dengan total hingga hari ini sebanyak 3.257 unit mobil dari produksi Toyota dan Daihatsu," ujar Dhany.

Untuk menurunkan 543 mobil ini dibutuhkan waktu sekitar enam jam dengan asumsi satu jam sekitar 90-100 unit mobil. Kurang lebih 60 personil dikerahkan untuk menurunkan mobil dari kapal yang berangkat dari Tanjung Priok tersebut.

Adapun, mobil yang dibawa Serasi 1 terdiri atas type produk Daihatsu Xenia, Ayla, Grandmax Minibus, Pickup dan Box, serta Terrios. Selain itu ada produk Toyota Avanza, Rush, Alphard, New Yaris, Fortuner serta Camry.

"Prosesnya mobil dipersiapkan tenaga bongkar muat diturunkan menuju dermaga dahulu kemudian diatur sedemikian rupa untuk menjalani

pemeriksaan fisik dan dokumentasi. Setelah dinyatakan lengkap, khusus Toyota akan langsung dikendarai petugas dooring/pengiriman menuju gudang di daerah Kalianak. Untuk produk Daihatsu bertahap akan dibawa menuju gudang Daihatsu di Trosobo dan Waru," jelas dia.

Kebijakan ini menguatkan program Pelindo III Cabang Tanjung Perak, yang akan menjadikan Terminal Mirah untuk melayani Kapal Roro yang memuat mobil, general cargo dan offshore. "Nanti akan ada spesifikasi lokasi pelabuhan," kata Deputy GM Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya Bambang Hasbullah.

Bambang menuturkan, pada 2014 akan dilakukan penataan terminal secara bertahap. Nantinya 2015 akan dilakukan pembuatan rambu dan marka jalan didalam Terminal Mirah, kemudian pembongkaran gudang akan dibangun tahun 2016 dan dibangun gedung khusus car terminal.

"Semua rencana penataan telah dilakukan, ini akan membuat proses arus dipelabuhan semakin lancar," ujar dia. (Berlian-dari Sindo)

Dibutuhkan Dam untuk Kawasan Strategis Pelabuhan Kalimas

ilustrasi ▲

Pelabuhan Tanjung Perak tidak bisa lepas dari dermaga Kalimas yang merupakan salah satu pelabuhan legendaris di Surabaya. Tetapi Pelabuhan Kalimas memiliki keunikan yang tinggi dibanding pelabuhan lainnya, yakni tergolong pelabuhan sungai tersibuk di Indonesia Timur.

Adasatu hal yang sedikit membedakan Kalimas dengan dermag lainnya. Yakni tingginya tingkat sedimentasi di muara sungai. Hal ini tidak lepas dari karakter sungai yang banyak membawa sampah rumah tangga dari hulu hingga ke hilir. Banyaknya endapan sampah yang bercampur lumpur inilah yang menyulitkan untuk dilakukan pengerukan dan pendalaman.

Pelindo III Cabang Tanjung Perak mengakui untuk merawat dan memelihara Pelabuhan Kalimas tidak gampang. Demikian juga dengan alokasi anggaran yang dibutuhkan cukup besar.

"Seberapa besarpun biaya yang kita anggarkan, pasti akan habis hanya untuk merawat (pendalaman)," kata Deputy General Manager Pelindo III

Tanjung Perak, Bambang Hasbullah belum lama ini. Hal ini tidak lepas dari pengalaman yang sudah dilakukan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) ini dalam mengelola dan merawat pelabuhan sungai ini.

Bambang menegaskan, hampir dua tahun sekali, kerap dilakukan upaya pengerukan. Tetapi pada saat yang bersamaan, sungai yang memiliki kedalaman normal rata-rata 5 meter low water spring (LWS) itu mengalami pendangkalan. Bahkan pendangkalan bisa mencapai 3 meter LWS selepas dilakukan perawatan.

Pelindo III mengakui untuk melakukan upaya perawatan setiap tahun juga tidak memungkinkan. Bukan hanya disebabkan keterbatasan anggaran, tetapi berdasarkan skala prioritas dan kebutuhan.

Kalau semuanya harus dilakukan pengerukan, memang anggarannya terlalu besar. Tetapi kita perlu melihat skala prioritasnya dulu," lanjut Bambang.

Sementara tahun ini telah

dialokasikan biaya untuk pengerukan sebesar Rp3 miliar untuk mendapatkan kedalaman hingga 5 meter LWS. sementara untuk wilayah kerja pengerukan ada di kade 900 hingga kade 1356.

Salah satu upaya untuk merealisasikan penyingkiran sampah dan sedimentasi adalah membangun dam untuk menyaring sampah sekaligus lumpur untuk menekan sedimentasi. Salah satunya dengan membangun dam sebelum areal pelabuhan. Dam ini berfungsi untuk menahan sekaligus menekan sampah dan lumpur yang terseret arus sungai.

"Dulu kita pernah duduk bersama Pemkot Surabaya, membahas rencana (pembangunan dam) tersebut. Dari pembangunan ini akan banyak nilai ekonomis dan manfaatnya. Kebetulan long term dari Kalimas juga untuk *port tourism*," kata Humas Pelindo III Cabang Tanjung Perak, Dhany Rahmat Agustian.

Dam yang pernah dirancang ini diharapkan bisa terealisasi agar agar memberi nilai tambah bagi kedua pihak. Tidak hanya bagi Pelabuhan Kalimas saja, tetapi juga bagi Pemkot Surabaya guna memudahkan

penyaringan sampah yang mayoritas berasal dari sampah rumah tangga.

Dua upaya ini diharapkan bisa mendorong pertumbuhan arus logistik di Pelabuhan Kalimas. Meskipun sejauh ini kontribusi yang disumbangkan Kalimas tidak sebesar di Pelabuhan Tanjung Perak lainnya, seperti Jambura, Mirah, dan Nilam. Dari sisi pendapatan, kontribusi Kalimas berkisar 6 persen atau setara dengan Rp6,5 miliar pada tahun 2013 silam. Sedangkan tahun ini target dinaikkan menjadi Rp6,7 miliar atau sekitar 3 persen kenaikannya.

"Kita harapkan kunjungan kapal bisa naik 10 persen dari eksisting. Sejauh ini jumlah pergerakan kapal rata-rata 70 unit perhari, yang terdiri dari 35 kapal pelra atau KLM dan 35 unit kapal besi," urainya

Berdasarkan data yang disampaikan Pelindo Cabang Tanjung Perak, komoditi pada kuartal kedua tahun ini tercapai 315.787 ton. Dimana bag cargo yang mencapai 172.375 ton, disusul general cargo sebesar 134.365 ton. Sementara untuk binatang ternak (sapi) mencapai 6.111 ekor. (Jambura)

♥ Sejumlah kapal bersandar di Terminal Kalimas Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.



Program Strategis Dongkrak Pendapatan dan Aset

DIRUT PELINDO III DJARWO SURJANTO:

Dalam lima tahun kedepan, Pelindo III yang getol berinvestasi, memerlukan aset kian besar. Dari mana sumber dananya ?

AKHIR bulan Maret 2014 lalu, dalam perbincangan santai dengan Reporter Dermaga, Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto sempat mengajukan pertanyaan sederhana, tetapi sulit mencari jawabannya. Orang nomer satu di jajaran Direksi Pelindo III ini, me"ngutak atik" kemungkinan yang bisa muncul, terkait akan ditetapkannya direksi baru pada bulan Mei 2014. Menurut Djarwo Surjanto, siapapun yang akan ditetapkan memimpin Pelindo III untuk lima tahun ke depan tidak masalah, sepanjang mereka mampu mengawal program-program strategis yang sudah mulai dilaksanakan. Antar lain penyelesaian dan pengembangan Teluk Lamong dan revitalisasi Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS).

"Tugas lainnya adalah melanjutkan proyek *Java Integrated Industrial Port Estate* (JIPE) pelabuhan terpadu dengan kawasan industri di Manyar, Gresik. Tak kalah pentingnya adalah menyukseskan mengembangkan

Pelabuhan Benoa sebagai *cruise hub port*. Di balik itu semua, kami memerlukan figur yang mampu mengelola dan mengembangkan aset perusahaan, agar investasi yang tengah digenjut, tak mengalami kendala anggaran" tutur Djarwo Surjanto.

Seperti diketahui, di antara anggota "Kabinet Djarwo Surjanto Jilid I" terdapat dua orang yang sudah menjabat dua periode di tempat yang sama hingga masa jabatannya tak bisa lagi diperpanjang. Yaitu Direktur Operasi & Teknik Fariz Assagaf dan Direktur Keuangan Wahyu Suparyono. Tanpa mengurangi pentingnya tugas direktur lainnya, kedua posisi ini sama-sama memiliki peran penting, karena Diroptek merupakan penggerak operasional pelabuhan dan pelaksana pengembangan/pembangunan infrastruktur, sementara Direktur Keuangan berperan mengelola anggaran dan meningkatkan aset yang akan sangat penting mendukung investasi.

Darah Segar

Ada yang menyebut bahwa "Kabinet Djarwo Surjanto Jilid II" kali ini, terdiri dari berbagai "asal-usul". Kecuali Rahmat Satria dan Toto Heli Yanto yang berhasil membangun karier di lingkungan internal Pelindo III, maka Djarwo Surjanto sendiri pada dasarnya adalah "orang luar" yang memulai karier di Kementerian (d/h Departemen) Perhubungan, khususnya Direktorat Pelabuhan & Pengerukan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sebelum mendapat penugasan di Pelindo I (Medan) dan kemudian mengalami masa kematangan di Pelindo IV (Makassar).

Direktur Teknik dan Teknologi Informasi "Kabinet Djarwo Surjanto Jilid II" yang dijabat oleh Husein Latief, merupakan stok lama yang sebelumnya menjabat Direktur Komersial & Pengembangan Usaha. Namun pada dasarnya ia berasal dari Pelindo II, yang pernah malang

melintang di berbagai penugasan di staf hingga General Manajer di pelabuhan utama. Sedangkan posisi Direktur Keuangan, benar-benar diisi “darah segar” yang berasal dari dunia perbankan: I Gusti Ngurah Askhara Danadiputera yang sebelumnya pernah berkarier di Standard Chartered Bank Singapore, PT Amstelco Tbk, dan sebelum terjun menjadi keluarga besar Pelindo III, menjabat sebagai Executive Director Natural Resources Group & SOE PT Bank ANZ Indonesia.

Penugasan lintas korporasi antar Badan Usaha Pelabuhan di Indonesia, sebenarnya bukan merupakan hal baru. Pelindo III sudah beberapa kali diperkuat oleh direktur yang berasal dari eksternal, seperti yang terjadi pada Herman Prayitno (dari Pelindo II), Mulyadi M. Achyar (dari Departemen Perhubungan), Ferdinand Nainggolan (dari grup badan usaha swasta terkemuka), dll. Demikian pula pejabat-pejabat utama terbaik dari Pelindo III pernah menerima penugasan lintas korporat seperti Prayitno (Dirut Pelindo IV) Satoto Prayasutiksno (Dirups Pelindo II), A. Edy Hidayat Nurjaman (Dirpum Pelindo IV), Rahmat Satria (Direktur Keuangan PT Dok & Pekapalan Koja Bahari), dll.

Banyak pegawai Pelindo III yang menyebut Direktur SDM & Umum “Kabinet Djarwo Surjanto Jilid II” sebagai *rising star* yang patut menjadi teladan. Berlatar belakang disiplin ilmu hukum, sosok yang sering disapa akrab dengan sebutan *To2* atau *Double Tee-O* ini, kariernya mulai bersinar sejak menjabat Kepala Hubungan Masyarakat (Kahumas) Kantor Pusat Pelindo III, kemudian promosi



▲ Masterplan Java Integrated Industrial and Port Estate (JIPE)

sebagai Manager Properti & Aneka Usaha di Pelindo III Cabang Tanjung Perak. Setelah itu bergeser menjadi Kepala Biro Hukum Kantor Pusat. Kemudian mendapat kepercayaan menjabat General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin. Pada posisi ini beliau banyak melakukan berbagai terobosan usaha, seperti mengembangkan kerjasama dengan Pemerintah Kota Banjarmasin dan Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan dalam merevitalisasi Pelabuhan Martapura Lama serta mengembangkan *Car Terminal* di pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

Tatkala kemudian *To2* dari GM Pelabuhan Kelas I Banjarmasin mendapat penugasan sebagai GM Pelabuhan Kelas Utama Tanjung Perak, sebenarnya belum terbayang bahwa beliau akan segera masuk ke jajaran Direksi Pelindo III. Masih dilandasi semangat mendorong kinerja pelabuhan cabang yang dipimpinnya, yang ketika di Banjarmasin dirumuskan dengan semboyan *besamaan kami kawa* (karena bersama maka kami ada), saat itu Toto Heli Yanto sedang getol mencari terobosan untuk meningkatkan kinerja cabang Tanjung Perak.

Berbeda dengan prediksi terhadap Rahmat Satria, yang dalam selama ini lebih banyak berada di lingkungan eksekutif perusahaan. Mulai menjabat sebagai Senior Manager Akuntansi Manajemen pada Direktorat Keuangan Kantor Pusat Pelindo III, kemudian diperbantukan ke PT Kodja Bahari, untuk kembali kembali ke induk Pelindo III menjadi Sekretaris Perusahaan. Setelah itu, Rahmat Satria dipercaya menakhodai PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) dan sebentar “singgah” di PT Terminal Petikemas Surabaya (TP). Ketika kemudian pria berdarah Bugis ini dipercaya menjabat Direktur Operasi & Pengembangan Bisnis Pelindo III, tak banyak orang yang kaget, karena sudah lama yang memprediksi bahwa pada suatu saat Rahmat Satria bakal menduduki jabatan puncak di BUMN Pelabuhan.

Dongkrak Aset

Pada pembicaraan dengan Reporter Dermaga beberapa waktu menjelang pengumuman susunan direksi baru Pelindo III, bertempat di ruang tamu rumah beliau, Djarwo Surjanto sempat berucap: “Kalau untuk saya sendiri, saat ini berada dalam posisi tidak terlalu banyak mengharap atau “mempromosikan” diri kembali menjabat sebagai Direktur Utama. Yang menjadi pemikiran saya, bukan pula siapa yang bakal dipercaya menjadi Diroptek, Dir KPU dan Dirpum, tetapi justru adalah mencari figur yang pas menduduki jabatan Dirkeu. Saya berfikir, kriteria utama bukan harus sosok dari internal atau eksternal perusahaan, tetapi adalah orang yang mampu mengimbangi laju pengembangan dan pembangunan



▲ Dermaga Pelabuhan Manyar-JIPE.



▲ Gate In/Out Terminal Teluk Lamong.

infrastruktur yang saat ini sedang *on fire*. Untuk itu, Pelindo III memerlukan orang yang harus mampu meningkatkan aset perusahaan dari Rp.10 triliun menjadi Rp.30 triliun dalam lima tahun kedepan”.

Bahwa kemudian pemerinth selaku pemegang saham PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) mengangkat kembali Djarwo Surjanto menjadi Direktur Utama BUMN Pelabuhan yang berpusat di Surabaya untuk masa bhakti 2014-2019, hal itu oleh yang bersangkutan dinilai sebagai amanah yang harus dilaksanakan dengan kesungguhan. Orang nomer satu di jajaran Pelindo III, pada saat pergantian direksi kembali menekankan target jangka pendek dan menengah perusahaan berupa:

- Dengan dioperasikannya Terminal Teluk Lamong pada tahun 2014, maka fokus Manajemen Pelindo III adalah mengawal penyelesaian revitalisasi APBS yang harus sudah dapat beroperasi tahun 2015 mendatang.
- Bersamaan itu, pada akhir tahun 2015 juga sudah harus dapat dioperasikan JIPE yang akrab disebut sebagai “Proyek Manyar”.

“Dengan adanya program-program strategiis tersebut, maka sasarannya adalah untuk meningkatkan kelancaran rantai logistik nasional menuju kepada peran memiliki daya saing di tingkat regional hingga tataran global, yang berarti

harus mampu mendongkakan aset dan pendapatan. Aset meningkat karena investasi juga meningkat. Masalah yang kemudian dipertanyakan adalah: dari mana sumber keuangan untuk investasi tersebut? Secara ringkas dapat disebut: dari penyisihan laba usaha, pinjaman kepada lembaga keuangan dan bank yang hanya dapat terwujud manakala perusahaan dinilai memiliki kinerja keuangan yang bagus dan bisnis yang dijalankan cukup prospektif.

Jalan lain yang bisa ditempuh ialah dengan penerbitan obligasi, bahkan kemungkinan dilakukan *Initial Public Over* (IPO) sebagai bentuk *Public Private Participation* (P3), peranserta pihak swasta dalam bisnis kepelabuhanan” ungkap Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto.

Pada perbincangan santai tersebut, Dirut Pelindo III tak menampik issue



▲ Automated Stacking Crane-Terminal Teluk Lamong.



▲ Ship to Shore Crane-Terminal Teluk Lamong.

yang beredar, tentang kemungkinan akan dilakukannya privatisasi terhadap beberapa unit usaha. Antar lain dengan menjadikan beberapa cabang dan segmen pengelolaan properti menjadi anak perusahaan. Ujarnya: “Tak tertutup kemungkinan ke arah itu, tetapi harus didahului dengan kajian yang mendalam”. (Nilam)

Pantai Kuta

Ada di Bali dan Juga di Lombok

▲ ilustrasi

Karena Lombok merupakan “duplikat” Bali, maka tak aneh, kalau bentuk seni, budaya dan nama-nama tempatnya banyak yang mirip

PADA abad ke-18, kerajaan Karangasem di Bali timur berhasil melebarkan kekuasaan ke Buleleng di Bali utara, dan juga ke Lombok Barat. Dinasti Karang yang membangun istana di Mataram Lombok, banyak meninggalkan pengaruh religi, adat istiadat, seni dan budaya Bali di Lombok. Di antara nama tenar yang terdapat di Bali maupun Lombok, adalah Pantai Kuta. Namun pada saat ini, kedua tempat wisata itu berbeda antara yang satu dengan lainnya. Kalau Pantai Kuta Lombok masih mengesankan sebagai lahan yang kurang terurus, maka Pantai Kuta Bali merupakan kawasan yang tak pernah tidur selama 24 jam, sepanjang tahun, kecuali pada upacara keagamaan Nyepi.

Nama Kuta, bukan muncul di dua tempat akibat sontek menyontek. Tetapi disebabkan persamaan pengertian, dalam menyebut lokasi yang berupa kota, baik dalam dialek Bali maupun Lombok. Pengucapan Kuta dengan konsonan **t** palatal, dan vocal **a** yang bermutatis menjadi **e**, merupakan kesamaan yang terjadi di tenah masyarakat yang di masa lalunya mempunyai budaya makan sirih, seperti Aceh, Bali dan sebagian Nusa Tenggara Barat. Saat ini Pulau Lombok telah menjadi salah satu tujuan wisata di Indonesia yang sedang naik daun di kalangan wisatawan nusantara (wisnus) maupun wisatawan mancanegara (wisman). Banyak sekali tempat wisata Lombok yang indah dan menakjubkan mulai dari Gunung Rinjani hingga pantai-pantai Lombok yang eksotis dan masih terjaga keasrian maupun keasliannya.

Berikut ini adalah sepuluh **obyek wisata di Pulau Lombok** yang indah dan wajib dikunjungi berdasarkan lokasinya.

Pantai Senggigi: dapat dipastikan merupakan kawasan pantai di Lombok yang paling terkenal, yang terletak di pesisir bagian barat Pulau Lombok. Walaupun tidak seluas Pantai Kuta Bali, namun saat berada di Pantai Senggigi akan merasa seperti berada di Pantai Kuta. Selain pesisir pantainya yang asri, pemandangan bawah lautnya juga sangat indah. Wisatawan dapat ber-*snorkling* ria di sini karena ombaknya tidak terlalu besar. Ini disebabkan karena terumbu karangnya menjulang ketengah, sehingga ombak besar akan pecah di tengah. Para wisatawan juga dapat bermalam disini sebab di sekitar pantai banyak terdapat hotel-hotel dengan harga terjangkau.

Batu Bolong: masih berlokasi di Pantai Senggigi, jaraknya hanya sekitar setengah jam dengan berjalan kaki. Obyek wisata ini merupakan sebuah pura yang dibangun di atas karang yang terletak di tepi pantai. Menurut legenda masyarakat setempat, tempat ini dahulu merupakan tempat pengorbanan wanita perawan yang akan dipersembahkan sebagai santapan kepada ikan hiu. Legenda lain menyebutkan dahulu banyak para wanita yang menerjunkan diri dari tempat ini ke laut karena patah hati. Dari tempat ini pengunjung dapat mengamati profile Gunung Agung yang berada di Kabupaten Karangasem di Pulau Bali.



ilustrasi

Batu Layar: Tidak jauh dari Batu Bolong terdapat makam seorang ulama. Ini merupakan tempat suci bagi para penganut kepercayaan **Wetu Telu**. Batu Layar ramai di kunjungi pada saat *Lebaran topat* yang merupakan lebaran bagi orang yang berpuasa 1 minggu setelah lebaran Idul Fitri.

Pulau Gili: merupakan rangkaian pulau-pulau kecil nan indah yang terletak di lepas barat laut Pulau Lombok. Dari sekian banyak pulau, ada tiga pulau yang ramai dikunjungi oleh wisatawan yaitu Gili Air, Gili Meno, dan Gili Trawangan. Ketiganya memiliki pemandangan yang sangat indah dengan pantai yang putih bersih dan air lautnya sangat jernih. Kawasan di sekitar tiga pulau ini dikenal memiliki taman laut yang sangat indah dan menjadi habitat berbagai hewan laut.



ilustrasi



ilustrasi

Pantai Sekotong: terletak di Kecamatan Sekotong, Lombok Barat, sekitar 60 kilometer dari Kota Mataram. Pantai ini dikelilingi perbukitan yang melingkar tak jauh dari pinggir pantai. Lautnya yang biru dan pantainya yang putih menjadikan tempat ini sebagai obyek wisata di Pulau Lombok yang wajib dikunjungi. Pantai Sekotong ini masih asli, bebas polusi dan belum banyak dijamah manusia. Namun demikian kini mulai dibangun

sarana akomodasi seperti hotel dan penginapan.

Taman Narmada: berlokasi di Desa Lembuah, Kecamatan Narmada, Kabupaten Lombok Barat, sekitar 10 kilometer sebelah timur Kota Mataram, Nusa Tenggara Barat. Taman dengan luas 2 ha ini dibangun pada tahun 1727 oleh Raja Mataram Lombok, Anak Agung Ngurah Karang Asem, sebagai tempat upacara *Pakelem* yang diselenggarakan setiap purnama kelima tahun Caka (Oktober-November). Selain tempat upacara, Taman Narmada juga digunakan sebagai tempat peristirahatan keluarga raja pada saat musim kemarau.

Gili Nanggu: Di pulau kecil berterumbu karang dangkal ini tersedia penginapan milik perorangan. Di sini wisatawan dapat menikmati pemandangan terumbu karang yang berjarak hanya sekitar 5 meter dari pantai, lengkap dengan ikan hias berwarna-warni. Bagi yang senang berwisata bahari, menyelam, berjemur di pantai, atau rileks di tempat yang bernaunsa alami, datanglah menginap di Gili Nanggu. Pulau seluas 12,5 Ha di barat Lombok ini dikelola berdasar konsep *Forest/Virgin Island*, sehingga masih memiliki alam yang asri dan alami. Ketenangan dan keasriannya menjadikan Gili Nanggu sebagai tempat kunjungan rutin banyak wisman yang menjuluki lokasi ini dengan sebutan *Paradise Island*.

Air Terjun Sendang Gila: (baca: Sendang Gile) merupakan air terjun



ilustrasi

yang muncul dari atas tebing dengan ketinggian ± 32 meter, terdiri dari dua bagian. Bagian atas yang hanya satu jalur air, dan bagian bawah yang keluar dari beberapa sumber air. Sentuhan alamnya tergolong masih jauh dari nuansa perkotaan, panorama asri dan cukup menawan. Serta udaranya yang segar, sejenak mampu untuk melupakan segala kepenatan yang terjadi ramainya kota. Konon, air yang ada di lokasi ini memiliki unsur magis. Airnya dipercaya dapat membuat seseorang menjadi lebih muda satu tahun dari usia yang sebenarnya.

Pantai Kuta Lombok: memiliki keindahan yang sangat luar biasa. Pantai yang berpasir putih dihiasi dengan birunya air dengan gradasi hijau di



ilustrasi ►



◀ ilustrasi



ilustrasi ▲

karenakan habitat bawah lautnya masih sangat terjaga kelestariannya. Ombak yang lumayan besar juga menjadikan tempat ini sebagai salah satu surga bagi para pecinta *surfing* baik itu para *surfer* lokal ataupun yang dari luar.

Gunung Rinjani: merupakan gunung berapi kedua tertinggi di Indonesia dengan ketinggian 3.726 m di atas permukaan laut (DPL) ini merupakan gunung favorit bagi pendaki Indonesia karena keindahan pemandangannya. Disini juga terdapat danau yang sangat indah yaitu Danau Segara Anak. Di danau ini banyak terdapat ikan sehingga orang datang ke sana bukan saja menyakiskan keindahan alamnya tapi juga sekaligus mancing. Saat ini Pemprov NTB tengah memperjuangkan ke PBB, agar mengekui Taman Nasional Rinjani sebagai Taman Karts berkelas dunia.

Oleh-oleh Khas

Apabila melakukan perjalanan wisata ke Pulau Lombok, jangan sampai pulang dengan tangan kosong tanpa membeli cinderamata atau oleh-oleh khas Lombok. Berikut ini beberapa oleh-oleh khas Lombok yang sayang jika dilewatkan.

Dodol Rumput Laut: Jajanan yang satu ini sepertinya wajib cicipi dan dibawa pulang jika berkunjung di Pulau Lombok. Berbeda dengan dodol di tempat lain, dodol khas Lombok ini selain manis juga segar saat dimakan, karena terbuat dari tepung rumput laut, gula, dan campuran buah-buahan segar seperti mangga, nangka, sirsak, pisang, bahkan tomat. Dodol ini bisa diperoleh di berbagai tempat seperti tempat-tempat wisata, kios-kios, supermarket, atau jika kelupaan, bisa mencarinya di Bandara.

Mutiara Lombok: sudah sangat dikenal bahkan dijadikan ikon nasional Pulau Lombok sehingga jangan sampai ketinggalan mengoleksi souvenir mutiara ini. Di Lombok, bisa ditemukan berbagai jenis dan kualitas mutiara dengan harga yang bervariasi mulai dari ratusan hingga jutaan rupiah per gram. Mutiara Lombok merupakan mutiara laut, dan bukan hasil budidaya air tawar. Jenis oleh-oleh ini dengan mudah dapat ditemukan di butik-butik mutiara berkualitas dan bersertifikat, berbagai art shop, toko perhiasan, hingga di tempat-tempat wisata dan hotel.

Kain tenun Sasak: Salah satu *oleh-oleh khas Lombok* lain yang patut dipertimbangkan untuk dibeli, adalah kain tenun Sasak, yang terkenal dengan proses pembuatannya yang rumit dan memakan waktu lama. Harganya pun bervariasi, semakin halus dan bagus motifnya, semakin mahal pula harganya. Bagi peminat, bisa berkunjung ke sentra industri kain tenun Sukarara, Lombok Tengah. Tempat ini merupakan sentra kain tenun yang pembuatannya masih tradisional, menggunakan tangan oleh masyarakat setempat.

Madu Sumbawa: Pulau Sumbawa terkenal sebagai salah satu penghasil madu terbaik di Indonesia, yang dapat ditemukan dengan Mudah di Lombok. Terdapat dua jenis madu yang banyak dijual di Lombok, yaitu madu biasa yang berwarna kuning kecoklatan, dan madu putih atau madu kristal yang beradal dari lebah yang hidup di batu karang-karang putih. Madu putih ini dipercaya bisa menyembuhkan penyakit saraf, pencernaan, dan bagus untuk tulang. Selain kedua jenis madu tersebut, ada juga madu rempah yaitu madu yang sudah dicampur dengan rempah-rempah khas Lombok yang sangat baik untuk vitalitas, melegakan tenggorokan dan sebagainya.

Susu Kuda Liar: Selain madu, Pulau Sumbawa juga terkenal dengan produksi susu kuda liarnya. Susu ini sudah dikenal secara luas karena khasiatnya, namun jarang ditemukan di tempat lain karena produksinya yang sangat terbatas. Susu yang dihasilkan dari kudakuda yang hidup bebas berkeliaran di Pulau Sumbawa ini banyak mengandung probiotik alami dan bebas dari kandungan kimia sehingga dapat menekan pertumbuhan bakteri jahat di pencernaan yang disinyalir dapat mengobati berbagai penyakit pencernaan seperti disentri, kolera, thypus, TBC, leukimia dan tumor. Selain itu juga dapat menjaga stamina dan kebugaran. (Nilam)





▲ ilustrasi

Catatan

Rhenald Khasali

Belajar keluar dari Comfort Zone

Belum lama ini Menteri BUMN Dahlan Iskan menitipkan sekitar 200 tentara berpangkat kolonel kepada saya. Rupanya, Menteri Dahlan sangat peduli terhadap orang-orang yang pernah berjasa mengawal negara itu.

Kepala Staf TNI Angkatan Darat (KSAD) yang ketika itu dijabat Jenderal Moeldoko memberi tahu saya bahwa kolonel-kolonel tersebut adalah para perwira pilihan yang telah diseleksi. Di antaranya adalah mantan komandan area teruji, atase pertahanan, dan sebagian sudah ikut kursus di Lemhanas atau Sesko TNI. Jadi, dari segi kompetensi dan karakter, mereka merupakan orang-orang hebat. Seluruh kolonel itu tentu berharap naik pangkat menjadi jenderal. Bukankah tinggal selangkah lagi?

Namun, sejarah berubah. Angkatan Darat bukan lagi “penguasa darat”. Kalau dulu pada era Orde Baru mereka bisa dikaryakan di luar dinas militer untuk menjadi bupati, wali kota, atau duduk di Fraksi ABRI di DPR, kini tidak bisa lagi. Pada era demokrasi, semua posisi itu harus dipilih rakyat.

Kini tinggalah para kolonel yang merana. Kariernya tinggal di dunia militer.

Jumlah jabatannya terbatas. Apa yang harus dilakukan?

KSAD Moeldoko dan Dahlan Iskan mengambil inisiatif. Kolonel-kolonel tersebut dilatih ulang, dipersiapkan menghadapi medan yang sama sekali baru. Bisa di BUMN, swasta, atau memulai usaha sendiri.

GALAU

Hari pertama, ketika mereka mendapat arahan dari markas besarnya, saya melihat sikap kesatria yang luar biasa. Selain disiplin, muka mereka semua cerah dan tidak ada kata lain yang terucap selain siap.

Namun, esoknya, kegamangan mulai terungkap saat tahu bahwa mereka harus ganti kuadran, meninggalkan profesi tentara. Begini sebagian keluhan mereka.

“Bapak tahu, kami ini 20 tahun tinggal di dalam panser?”

Koleganya menimpali, “Kami ini 25 tahun membela negara! Sekarang di mana negara?”

Instruktur saya menjawab, “Benar! Membela negara itu baik dan berjasa. Tapi, kini saatnya Anda membela diri sendiri. Sanggup?”

Mereka mulai berpikir.

Yang ingin saya sampaikan sederhana saja. Betapa rumitnya bagi kita yang sudah bertahun-tahun melakukan sesuatu yang rutin

dan ternyata harapan tidak sesuai dengan kenyataan untuk keluar. Keluar dari zona nyaman (*comfort zone*).

Saya tahu, kecepatan beradaptasi masing-masing perwira amat beragam. Bagi yang cepat, mereka segera mendekati para narasumber agar bisa bergabung sesuai dengan keahliannya. Namun, sampai hari terakhir, tidak sedikit yang masih gamang dan menunggu instruksi lebih jauh.

Hal berbeda saya temukan ketika menghadapi ratusan perempuan karier. Kali ini saya diminta memberikan tips mengambil pensiun dini yang saya ganti dengan istilah karier kedua. Mereka sangat antusias. Jauh lebih siap.

Itulah bedanya pilihan karena dipaksa dengan yang sukarela. Kelompok pertama pasti galau karena dipaksa ke luar. Pada kelompok kedua, justru muncul kesadaran kuat untuk keluar dari zona nyaman itu.

PENGALAMAN DARI BABSON

Ketika diminta memimpin Podomoro University, saya pun dikirim belajar ke Babson College di Amerika Serikat yang terkenal dengan pendidikan kewirausahaannya. Selama seminggu saya berkeliling kampus dan berdialog dengan profesor, peneliti, eksekutif, alumnus, donatur, serta para mahasiswa. Bagaimana cara Babson College melatih jiwa kewirausahaan?

Di sebuah kelas, seluruh mahasiswa diwajibkan mengikuti kegiatan kesenian. Pilihannya beragam. Ada drama, menari, komedi, melukis, membuat patung, musik, menyanyi, dan sebagainya. Setiap kelompok diberi instruktur dan dalam tiga pekan ke depan harus tampil dalam sebuah festival. Hampir pasti, mahasiswa penyuka musik akan memilih musik. Mereka yang suka drama akan memilih seni drama dan seterusnya.

Apa yang dilakukan Babson College? Karena tujuannya adalah melatih keluar dari zona nyaman, mereka yang suka musik justru tidak boleh memilih musik. Begitu seterusnya.

Walhasil, seluruh mahasiswa protes. Mereka harus mencoba sesuatu yang baru dan harus tampil hanya dalam waktu tiga minggu. Bagaimana mungkin? Tapi, bukankah tujuan pendidikan adalah membangun manusia? Di antaranya, manusia yang berani keluar dari zona nyaman.

Menurut hemat saya, kita sangat abai melatih hal tersebut. Karena itu, setiap menghadapi perubahan, kita pun menjadi galak, marah, resisten, menolak, dan ampun, main ancam dan bolak-balik berteriak seperti orang gila. (**Lamong**)

Maritim

(Jangan) Setengah Hati

Bergulirnya isu maritim sejak awal kampanye Pilihan Presiden 2014 menghanyutkan arus segar bagi bangsa ini yang memang mempunyai entitas sebagai bangsa bahari. Kandidat Presiden Joko Widodo konon menghendaki Kementerian Maritim dalam kabinet yang akan dinakhodainya bersama Yusuf Kalla. Kita berharap sudah saatnya maritim menjadi arus utama dalam pembangunan nasional untuk menyelamatkan perekonomian nasional yang semakin terpuruk.

Landasan kuat untuk membangun Negara berbasis maritim sebetulnya sudah tercantum dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2009-2014 serta Rencana Pembangunan Jangka Panjang 2015-2025. Akan tetapi faktanya kita belum mampu mengelola laut sebagai sumber kesejahteraan bangsa. Isu maritim hanya sebatas wacana dan umumnya berakhir di meja seminar, *workshop* tanpa ada solusi yang kongkrit dalam implementasinya.

Berbagai kajian pemerintah maupun pakar maritim asing memberikan sinyal besarnya potensi ekonomi kelautan yang dimiliki Indonesia. Hasil kajian pemerintah memperkirakan sektor maritim mencapai 1,2 triliun dollar AS per tahun, lebih besar dari PDB Indonesia yang 1 triliun dollar AS per tahun. Akan tetapi pengembangan sektor kelautan belum menjadi prioritas utama dalam kebijakan pembangunan nasional.

Studi Mc. Kinsey Global Institut (tahun 2013) menyebutkan, sektor kelautan (perikanan) termasuk 4 pilar utama selain Sumber Daya Alam, pertanian, jasa yang akan mengusung Indonesia menjadi negara dengan perekonomian terbesar ke tujuh di dunia pada tahun 2030. Patut disayangkan potensi besar maritim hingga kini belum diikuti dengan kebijakan yang fokus untuk membangkitkan sang "raksasa tidur". Muncul kesan kebijakan bahari masih jalan ditempat, bahkan salah arah.

Laut dibiarkan menjadi ajang kejahatan belum menjadi satu kesatuan ekonomi, sosial budaya dan pertahanan. Minimnya keberpihakan pemerintah juga terlihat dari belum adanya Undang-Undang Kelautan yang menjadi payung hukum untuk mengatur pemanfaatan laut secara

menyeluruh. Akibatnya berujung pada tumpang tindih kewenangan dan pengelolaan sektor kelautan atau maritim antarlembaga/kementerian.

Pemerintahan mendatang harus serius utk memperjuangkan regulasi, perbaikan infrastruktur dan permodalan agar kekayaan laut dapat dikelola untuk menghadirkan kesejahteraan nelayan dan masyarakat negeri sendiri. Keunggulan geografis, kekayaan sumber daya alam laut, adalah modal utama untuk membangun bangsa yang telah diberi anugrah sumber daya yang melimpah itu.

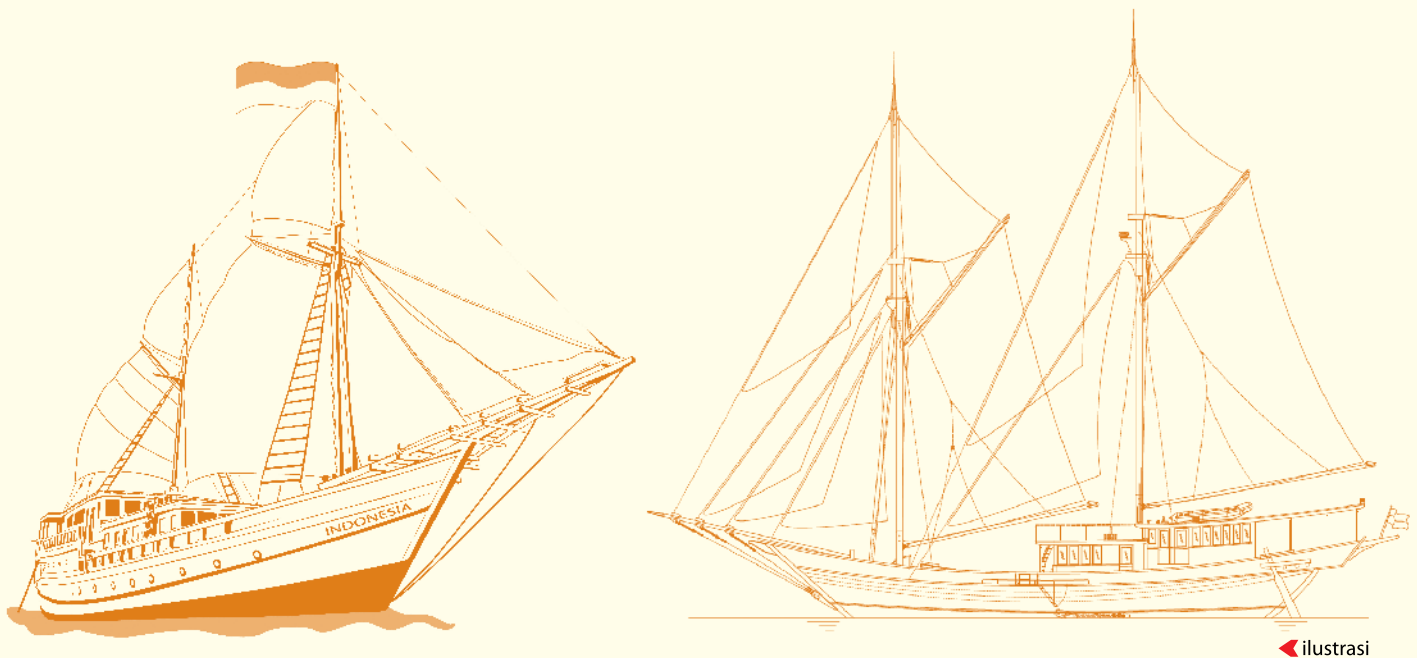
Jika pemerintah serius mengedepankan ekonomi maritim dan mewujudkannya tidak setengah hati, apabila di sejumlah lembaga Negara diisi oleh para profesional yang memiliki latar belakang kelautan, maritim, minimal para menterinya memiliki *ocean leadership*.

Jati diri

Keinginan presiden dan wakil presiden terpilih Joko Widodo dan Yusuf Kalla untuk mengembalikan identitas bangsa patut dihargai. Selama ini bangsa ini sudah mengingkari jati dirinya sebagai bangsa bahari. Dianugerahi kekayaan sumber daya laut yang luas dan kaya, tetapi kita bepaling, lebih mengutamakan daratan termasuk pola pikir.

Pasca penjajahan 350 tahun atau enam generasi telah terjadi perubahan kultur bangsa dari bahari ke agraris.

◀ ilustrasi



ilustrasi

Masa surut kejayaan budaya Bahari Nusantara dimanfaatkan kekuasaan asing untuk menjauhkan kehidupan masyarakat dari laut digiring menjadi petani. Hal seperti ini tidak pernah diajarkan di sekolah sehingga wawasan generasi penerus menjadi sempit.

Pentingnya pendidikan kelautan diajarkan di sekolah agar anak didik dan generasi penerus bangsa ini faham bahwa isi perjanjian Giyanti (1755) memasung perkembangan budaya bahari nusantara. Sejak perjanjian itu disepakati, terjadi pergeseran nilai-nilai sosial budaya dari bercirikan budaya maritim menjadi budaya teritorial. Pendidikan kelautan akan memberi harapan bahwa generasi muda tidak akan lagi beranggapan darat menjadi satunya-satunya tumpuan sumber kehidupan.

Di sejumlah lembaga pun seharusnya dipimpin oleh menteri yang kental dengan ilmu oceanografi dan berbekal ilmu kelautan. Misalnya di Kementerian Perdagangan dan Perindustrian dibutuhkan nakhoda profesional yang faham betul bahwa posisi strategis Indonesia yang diapit dua samudra dan dua benua besar, menjadi lalu lintas dua pertiga perdagangan dunia.

Menurut data Indonesia *National Ship Owner Association* (INSA) jumlah kapal niaga saat ini mencapai 11.300 unit, atau naik sekitar 80 persen dibandingkan dengan posisi Maret

2005 sebanyak 6.014 unit. Kapal-kapal tersebut beroperasi baik di pasar pelayaran internasional maupun domestik.

Sayangnya pangsa pasarnya masih rendah. Sampai tahun 2020 perusahaan pelayaran nasional baru bisa mendapatkan pangsa pasar pelayaran internasional sekitar 30 persen. Sementara pangsa pasar domestik sampai tahun 2020 diperkirakan mendapatkan 80 persen. Akibatnya devisa negara banyak lari keluar negeri.

Selain itu pengembangan industri dan jasa kelautan mutlak dilakukan seperti industri bioteknologi yang bersumber dari sumber daya kelautan untuk industri makanan, minuman, farmasi dan kosmetika, pengembangan bioetanol dan biodiesel serta biotek untuk meningkatkan industri perikanan. Termasuk diantaranya pengembangan *ecotourism* dan energi non konvensional. Antara lain, energi gelombang, pasang surut atau *ocean thermal energy conversion*.

Tentu saja semua ini memerlukan riset yang mendalam dan sudah sepantasnya pula Menristek dituntut banyak melakukan penelitian di bidang manfaat sumber daya kelautan. Demikian pula di kementerian lainnya seperti Pekerjaan Umum menyangkut pembangunan infrastruktur pelabuhan, pesisir dan pulau-

pulau kecil. Kementerian Energi dan Sumber Mineral (ESDM) akan digiring melakukan eksploitasi dan eksplorasi mineral dan hasil tambang bawah laut, uranium, cobalt, mangan, nikel atau emas seperti yang ditemukan di perairan Sulawesi Utara.

Nakhoda di Kementerian Pertahanan, Dalam Negeri dan Luar Negeri akan mendapat pekerjaan rumah, fokus pada keutuhan NKRI dan wilayah perbatasan dengan Negara tetangga termasuk pulau terdepan dan keamanan teritorial laut yang rentan. Ada 92 pulau terdepan (Perpres no.78 tahun 2005) yang berbatasan langsung dengan negara tetangga. Dan 12 diantaranya rawan penguasaan efektif oleh negara lain.

Sektor perhubungan sudah barang tentu memerlukan konsentrasi khusus jika memang pemerintah peduli dengan transportasi laut dan tidak menganggap laut sebagai pemisah, melainkan sebagai jembatan untuk merajut ribuan pulau dalam bingkai NKRI.

Demikian pula di sektor Lingkungan Hidup terkait dengan isu *global warming*, lingkungan laut menjadi tidak stabil, kemampuan laut untuk memproduksi hasil laut pun semakin menurun. Untuk memudahkan koordinasi, lembaga-lembaga tersebut selayaknya di bawah koordinasi Menko Maritim agar kinerjanya maksimal. (Manyar)

Stabil

Pelindo III

Dapat Rating dari Tiga Lembaga

“Tiga lembaga pemeringkat internasional Standard & Poor, Moody's dan Fitch memberikan rating untuk Pelindo III dengan *outlook* stabil.”



**STANDARD & POOR'S
RATINGS SERVICES**
McGRAW HILL FINANCIAL

Standar & Poor pada 8 September lalu resmi memberikan peringkat BB+ untuk kredit korporasi jangka panjang dan axBBB+ untuk peringkat jangka panjang skala regional Asean bagi Pelindo III. S&P memberikan *outlook* perusahaan dengan kategori stabil.

S&P juga menyematkan BB+ untuk peringkat penerbitan jangka panjang bagi *senior unsecured notes* yang diterbitkan oleh Pelindo III. Peringkat Pelindo III mencerminkan eksposur perusahaan di Indonesia dengan kategori negara berisiko tinggi dan risiko eksekusi investasi substansial.

Pelindo III dinilai memiliki tingkat profitabilitas yang tinggi dengan arus kas stabil dari operasional pelabuhan di Indonesia bagian tengah dan timur. Sebagian besar pendapatan Pelindo III berasal dari tujuan pengiriman, segmen yang kami lihat kurang kompetitif dibandingkan dengan bisnis pengapalan,” kata Analis Kredit Standard & Poor Bertrand Jabouley dalam siaran pers di hadapan media.

Kendati demikian, dia menilai lokasi strategis pelabuhan Pelindo III terutama di Tanjung Perak Surabaya dan Tanjung Emas Semarang dapat menjadi andalan untuk mendukung arus kas dan profitabilitas perseroan. Kedua pelabuhan itu berada di kota terbesar kedua dan kelima di Indonesia. Pelabuhan tersebut berada di wilayah manufaktur dan pusat industri Indonesia.

Kemudian Pelabuhan di Banjarmasin merupakan pelabuhan penting bagi pengapalan dari Kalimantan sebagai pulau yang kaya akan sumber daya alam. Begitu pula pelabuhan di Benoa Bali yang menyediakan akses ke pulau paling populer untuk tujuan wisata.

Pada saat bersamaan, lembaga rating Moody's Investors Service memberikan peringkat Baa3 untuk pertama kalinya bagi Pelindo III dan sementara Baa3 bagi obligasi senior tanpa jaminan. Moody's memberikan *outlook* stabil bagi Pelindo III.

Peringkat itu mencerminkan *baseline credit assessment* dari Baa3. Pelindo III sebagai perusahaan milik pemerintah juga diperkirakan akan mendapat dukungan keuangan yang kuat dari pemerintah.

“*Baseline credit assessment* Baa3 Pelindo III didukung oleh dinamika industri yang menguntungkan dan melanjutkan pertumbuhan permintaan yang kuat,” kata Ray Tay, analis senior sekaligus Vice President Moody.

Dia menilai kekuatan belanja modal (*capital expenditure/capex*) dari Pelindo III yang setiap tahun mencapai Rp3,5 triliun dalam 3 tahun ke depan, menjadi cermin likuiditas perseroan.

Lembaga pemeringkat Fitch Ratings juga memberikan peringkat jangka panjang bagi penerbitan utang valuta asing dan penerbitan utang tanpa jaminan pada level BBB-. Fitch memberikan *outlook* stabil.

Fitch juga menegaskan peringkat utang tanpa jaminan berdenominasi dolar Amerika Serikat yang diterbitkan Pelindo III pada level BBB.

Peringkat itu juga didasarkan pada peringkat Indonesia sebagai pemegang saham utama yang mendapatkan rating BBB- dengan *outlook stable*.

Pelindo III rencananya akan menggalang dana melalui obligasi berdenominasi dolar AS dan rupiah senilai lebih



MOODY'S

FitchRatings

dari US\$400 juta. Surat utang itu akan digunakan untuk membiayai ekspansi usaha perseroan.

Penerbitan surat utang tersebut ditujukan untuk mendanai Capex hingga 5 tahun mendatang. Tahun ini, perseroan menganggarkan Capex sebesar Rp5 triliun yang diperoleh dari 70% dana eksternal dan 30% dana internal. Pada tahun depan, Capex perseroan diperkirakan akan mencapai lebih dari Rp5 triliun.

Capex untuk tahun ini, diperkirakan terserap 70% untuk pengembangan Pelabuhan Teluk Lamong di Tanjung Perak, Surabaya, sebesar Rp3,8 triliun. Sisanya akan digunakan untuk pengembangan pelabuhan-pelabuhan di 7 provinsi di Indonesia.

Associate Director Fitch Ratings Singapore Pte Ltd Shahim Zubair mengatakan peringkat mencerminkan profil kredit standalone Pelindo III, yang memperoleh manfaat dari posisi pasar yang dominan dengan kompetisi terbatas. "Selain itu, kepemilikan langsung dari sebagian besar asetnya, prospek pertumbuhan yang baik dan tingkat keuntungan dan kas operasional yang stabil,"katanya dalam rilis yang diterima *Bisnis.com* 8 September lalu.

Peringkat terbatas pada level BBB- karena besarnya program belanja modal Pelindo III untuk menambah kapasitas pelabuhan yang berakibat pada arus kas bebas yang negatif dalam jumlah yang cukup besar.

Peringkat-peringkat akan memperoleh kenaikan satu notch jika profil kredit standalone perusahaan turun di bawah peringkat sovereign Republik Indonesia, yang merupakan pemegang saham.

Untuk informasi, Fitch Ratings, Ltd. adalah suatu lembaga pemeringkat kredit internasional credit rating agency yang memiliki dua kantor pusat yaitu di New York dan di London, yang merupakan salah satu dari 3 organisasi pemeringkat statistik nasional (*Nationally Recognized Statistical Rating Organizations*) (NRSROs) yang ditunjuk oleh Securities and Exchange Commission (badan pengawas pasar modal Amerika) bersama-sama dengan Moody's dan Standard & Poor's serta A.M. Best dan Dominion Bond Rating Service yang barusan bergabung dalam NRSROs.

Perusahaan itu didirikan oleh John Knowles Fitch pada tanggal 24 Desember 1913 di New York dengan nama Fitch Publishing Company. Dilakukan penggabungan usaha dengan pada bulan Desember 1997 dengan sebuah perusahaan dari London yaitu IBCA Limited yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh sebuah perusahaan Perancis yang bernama Fimalac pada bulan April tahun 2000 Fitch mengambil alih Duff & Phelps Credit Rating Co. sebuah perusahaan pemeringkat kredit dari Chicago (April) dan pada bulan Desember tahun yang sama kembali mengambil alih Thomson BankWatch. Fitch adalah lembaga pemeringkat kredit yang memiliki kontribusi pasar terkecil dibandingkan S&P dan Moodys namun merupakan 3 besar NRSROs. Fitch's memberikan peringkat kepada perusahaan berdasarkan skala mulai dari "AAA" hingga "D", skala ini pertama kalinya dipergunakan pada tahun 1924 yang kemudian digunakan pula oleh S&P. Moody's also uses a similar scale, but names the categories differently. Like S&P, Fitch also uses intermediate modifiers for each category between AA and CCC (i.e., AA+, AA-, A+, A-, A-, BBB+, BBB, BBB- etc.). (Mutiara dari beberapa sumber)

UKM Jawa Timur Garap Pasar Timur Tengah

Sesuai harapan pemerintah, sebagai UKM mitra binaan Pelindo III telah mampu menembus pasar global, termasuk Timur Tengah

BERKACA kepada pengalaman saat Indonesia terimbas krisis moneter skala global tahun 1998, kini perannya kian moncer bahkan para usahawan yang berangkat dari kelas rumahan, kini sebagian telah menembus pasar luar negeri dengan melakukan eksportasi produk unggulan yang mampu bersaing dengan barang serupa produk negara lain. Awalnya, seperti dikisahkan oleh ibu Mahindar, seorang pengusaha kecil dari Lumajang yang merupakan mitra binaan PKBL Pelindo III Cabang Tanjung Perak: "Kunci keberhasilan usaha kamiawali dari ketekunan, pandai membaca peluang dan terus menerus mengembangkan kebersamaan terhadap lingkungan".

Prinsip bisnis yang dijalankan oleh

Mahindar cukup sederhana. Yaitu memanfaatkan komoditas unggulan Kabupaten Lumajang sebagai daerah agraris yang melimpah atas hasil pisang, nangka, sukun, sinkong dan gadung. Di bawah label dagang "Sabrina", usaha kecil keripik pisang dan lain sebagainya ini sempat berkembang denan pemasaran awal di Jawa, kemudian merambah kota-kota besar di Indonesia hingga kemudian *go internasional* merambah pasar Asia Tenggara bahkan akhirnya sampi ke Eropa Barat. Berkat usahanya yang tak kenal menyerah produknya menerima piagam UKM Terbaik "Business Review" yang digelar di Singapura. Berkat system pemasaran yang memanfaatkan teknologi informasi, perusahaan kecil yang bermarkas di kota kecil ini telah berhasil menjalin kerjasama produksi dan pemasaran di Negeri Belanda.

Kisah sukses serupa, juga dialami oleh Hj. Yuniarti dari sentra kerajinan border Bangil,

yang mengaku awalnya hanya bermodal "nekad" tetapi usaha kecil yang digeluti di bawah nama dagang UD Norrisa Miliarta menjadi kian mantap manakala berkesempatan mengikuti pameran di Dahrhan, Arab Saudi, dan Brunei Darussalam. Berkat itu semua UD Norrisa Miliarta juga telah melakukan mengeksport produk ke Arab, Malaysia dan Brunei Darussalam, termasuk menyelesaikan pesanan khusus dari Raja Kelantan, berupa taplak meja yang menggunakan hiasan benang emas.

Timur Tengah

Pelindo III merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang secara aktif membantu permodalan pelaku usaha kecil dan mikro, lewat cabang-cabang yang berada di 7 provinsi. Selain itu, bersama fihak-fihak terkait juga telah berulang kali memfasilitasi keikutsertaan pelaku ekonomi kerakyatan dalam pelbagai pameran di dalam mupun luar negeri. Hal ini sejalan dengan perhatian besar pemerintah yang secara terus menerus mendorong promosi produk UKM di berbagai penjuru dunia, utamanya di negara-negara tujuan ekspor tradisional Indonesia seperti Amerika Serikat, Eropa Barat, Asia Timur dan juga negara-negara di Afrika dan Timur Tengah.

"Negara-negara di Timur Tengah, merupakan salah satu pasar non tradisional guna melakukan ekspansi pemasaran produk asal Indonesia. Dengan peluang ini, para pengusaha kecil Indonesia diharap dapat masuk ke pasar Timur Tengah melalui hub Dubai, Uni Emirat Arab" ujar Deputy



◀ ilustrasi

Menteri Koordinator Bidang Industri dan Perdagangan Edy Putra Irawadi beberapa waktu di Jakarta.

Dikatakan pula bahwa produk-produk asal Indonesia seperti busana muslim, garmen berbahan batik hingga barang-barang manufaktur untuk konsumsi sehari-hari seperti makanan olahan, menjadi komoditas yang sangat potensial dan bisa diterima di negara-negara Timur Tengah maupun Afrika. Namun menurut penilaian Edy Putra, produk Indonesia saat ini masih kalah bersaing dibanding dengan produk asal Malaysia dan Singapura, yang variannya sangat terbatas, yaitu hanya berkisar pada barang-barang manufaktur biasa. Sementara itu produk asal Indonesia berupa busana muslim, makanan olahan dan produk perikanan berpeluang untuk dipasarkan secara lebih intensif. Utajmnya untuk produk perikanan, karena di negara-negara itu hanya dikenal produk perikanan asal Laut Mediterania yang jenisnya kurang variatif.

Lebih jauh dikatakan, UKM asal Indonesia akan mendapat keuntungan dari pemasaran ke Dubai, karena di negeri itu berlaku aturan hanya dikenakan pembayaran untuk pengapalan dan penyimpanan di gudang, sedangkan bea masuk dipatok 0%, kecuali apabila perusahaan tersebut ingin memasarkan barang jadi ke pasar di UEA, baru dikenakan bea masuk dengan besaran 6%, sebagai beban yang cukup ringan bila dibanding dengan bea masuk di benua lain. Namun Irawady juga mengingatkan, bagi pengusaha yang berniat memasarkan komoditas mereka ke Timur Tengah, harus mengingat agar komoditas tersebut, kecuali untuk produk busana muslim yang suah jelas bahan dan proses produksinya, harus merupakan barang halal dan jelas asal muasalnya. Kalau selama ini pelaku ekspor asal Indonesia lebih menitik beratkan pada ketentuan halal karena tak menandung bahan yang diharamkan, kedepan juga harus menjelaskan asal barang tersebut. Dicontohkan pada produk furniture, yang ketentuannya memang halal, tetapi harus dilengkapi dengan sertifikasi bahwa bahan kayu yang digunakan bukan beraal dari mencuri.

Masih Minim

Selama ini, kerjasama ekonomi Indonesia dengan negara-negara Timur Tengah utamanya Uni Emirat Arab, masih sangat minim. Hal ini dapat dilihat dari realisasi nilai ekspor Indonesia ke negara teluk itu tahun 2013 lalu baru berkisar pada besaran US \$.1,09 miliar, engan tiga pelaku usaha Indonesia yang sudah membuka kantor operasional di Otoritas Zona Bebas Jabbal Ali (JAFZA, *Jebbel Ali Free Zone*), Dubai. Menurut prediksi Edy Putra Irawady, kerjasama itu dapat lebih besar lagi, karena sifatnya bukannya perdagangan langsung antar negara, tetapi melalui pembukaan kantor cabang eksporter asal Indonesia.

"Realisasi ekspor langsung memang masih kurang signifikan, karena JAFZA dan UEA bukan merupakan negara tujuan ekspor langsung, tetapi mereka merupakan pelabuhan hub yang menjadi gerbang masuk untuk singgah sebentar, sebelum kembali diekspor ke negara tujuan. Untuk sekedar perbandingan, Dubai merupakan zona prosesing seperti Batam, yang sudah memiliki jaringan kargo udara hampir ke seluruh dunia. Termasuk ke seluruh kota di Amerika, kecuali Miami. Dari Dubai juga terdapat jaringan jalan kereta api ke seluruh jazirah Arab. Bahkan Afrika juga terhubung dari Dakar, Maroko sampai ke Afrika Selatan. Dengan posisinya yang berada di tengah-tengah, pengiriman barang lewat udara dapat dijangkau dalam delapan jam saja" jelas Deputy Menko Bidang Industri & Perdagangan pula.

Dalam kesempatan terpisah, Wakil Ketua Kamar Dagang dan Industri (KADIN) Bidang Standarisasi dan Mutu Produk Achmad Widjaja menyatakan, fihaknya akan menjajagi secara serius tawaran kerjasama dari Otoritas JAFZA. Anggo KADIN yang memerlukan pusat pengapalan, diperkirakan bakal tertarik untuk memanfaatkan layanan hub di Dubai. Hal seperti itu juga bisa dimanfaatkan oleh perusahaan logistik atau pergudangan yang mencari kontraktor untuk membangun properti di Timur Tengah maupun Afrika.

Peningkatan Ekspor

Terkait dengan menggeliatnya ekspor Indonesia ke negara-negara non tradisional, Kementerian Perdagangan menyatakan optimismenya pada tahun 2014 ini akan tumbuh lebih signifikan. Hal ini sejalan dengan pertumbuhan ekspor non migas yang diproyeksikan sebesar 5% pada tahun ini. Menanggapi hal tersebut, Wakil Menteri Perdagangan Bayu Krisnamurti berucap: "Promosi yang dilakukan secara gencar di Amerika Latin dan Afrika, sudah mulai menampakkan hasilnya, dan dalam dimensi mereka masing-masing cukup baik".

Kendati demikian, Bayu tak secara angung menyebut proyeksi pertumbuhan rata-rata ekspor ke pasar di negara-negara nontradisional. Menurutnya, kinja ekspor ke negara-negara tersebut setiap bulannya masih fluktuatif, mneskiun kontribusinya terhadap total ekspor nasional iakui meningkat, meskiupun relative masih kecil. Ujarnya: "Kinerja ekspor ke negara-negara nontradisional ini masih belum mantap berkesinambungan. Sebagai pasar yang masih baru, masih terjadi terdapat dinamika yang belum stabil. Fihak kami memang belum melakukan pendekatan lebih jauh, dan juga belum memetakan pertumbuhannya. Meskiun demikian, Kementerian Perdagangan terus mendorong agar para pelaku usaha termasuk usaha kecil konsisten melakukan ekspor".(Nilam)

ilustrasi ►



Pembangunan Bandara Dwijendra di Bali Utara

Setelah tarik menarik alternatif lokasi bandara baru, Gubernur Bali setuju membangun di atas perairan Kubutambahan, Buleleng



ilustrasi ▲

KETIKA pada akhirnya Gubernur Bali Made Mangku Pastika menyetujui pembangunan bandar udara baru di wilayah Kubu tambahan bagian timur Kabupaten Buleleng, banyak fihak yang terperangah, seraya melemparkan tanya, antara lain:

- Mengapa bandara baru untuk Bali di kawasan timur Kabupaten Buleleng, padahal di kawasan barat sudah terdapat bandara perintis yang bila perlu dapat dikembangkan?
- Apakah pembangunan bandara di Kubutambahan, tidak akan menimbulkan biaya sosial yang tinggi, mengingat lokasinya yang dikelilingi oleh persawahan penghasil padi dengan kontribusi cukup tinggi setelah persawahan di Tabanan?
- Dengan banyaknya bangunan suci yang disungung penganut Hindu di sepuar calon lokasi, apakah pembangunan bandara baru itu tidak akan menimbulkan resistensi berlatar belakang keagamaan?

Masalah keterbatasan lahan,

tampaknya selalu menjadi kendala utama ketika akan melakukan pembangunan infrastruktur dalam skala besar di Provinsi Bali, yang hanya memiliki total wilayah seluas 563.286 kilometer persegi, dengan penduduk sebanyak 3.724.677 jiwa. Di atas daratan yang tak seberapa luas ini, penghuninya harus berbagi kepentingan sesuai dengan *dharm*a masing-masing baik yang bersifat *sekala* maupun *niskala*. Ada gunung-gunung dan hutan yang memberi dan menjaga kemakmuran Bali. Ada

manusia sebagai pelaku prinsip dasar kehidupan sesuai dengan ajaran *trihitakarana* (menjaga keseimbangan hubungan manusia dengan sesama makhluk, dengan alam serta lingkungannya dan dengan kekuatan supranatural yang tak kasat mata).

Maka, ketika Bandara International Ngurah Rai di Kabupaten Badung kian terasa padat, pemerintah pusat, pemerintah provinsi maupun para pemangku kepentingan pariwisata di Bali mulai mewacanakan untuk membangun bandara baru sebagai pendukung bandara yang ada.

Bali Utara

Secara prinsip, semua pemangku kepentingan menyetujui dibangunnya bandara baru untuk Bali, dibangun di kawasan Bali utara. Artinya akan dibangun di Kabupaten Buleleng, karena garis pantai kabupaten yang sering dijuluki "bumi panas" ini membentang dari

barat berbatasan dengan Kabupaten Jembrana hingga ke timur berbatasan dengan Kabupaten Karangasem. Niat membangun bandara di Bali utara, juga didasari pada pandangan keseimbangan sebaran pembangunan, termasuk industri pariwisata yang selama ini terkesan "menumpuk" di kawasan Bali selatan: Kabupaten Badung, Kota Denpasar, Kabupaten Gianyar dan Kabupaten Tabanan. Sementara kabupaten-kabupaten lain: Bangli, Karangasem, Klungkung, Jembrana dan Buleleng hanya sekedar menjadi "penonton" dengan sesekali menerima sedikit tetesan dollar.



"Jadi keputusan membangun bandara baru di Bali utara, bukan karena gubernurnya berasal dari Buleleng" kelakar Gubernur Mangku Pastika purnawirawan Perwira Tinggi Polisi yang berasal dari Bondalem, banjar yang berlokasi di sebelah timur kota Singaraja, ibukota Kabupaten Buleleng.

Sebenarnya bukan tak ada upaya daerah lain untuk ikut "berburu dollar". Di Buleleng telah dibangun kawasan wisata Lovina yang bertaraf nasional, di Karangasem sudah dibangun fasilitas pelabuhan kapal wisata di Tanahampo, di Bangli terdapat kawasan karst dan tujuan wisata danau dan gunung Batur, di Klungkung juga terdapat Nusa Penida. Tetapi kesemuanya itu hanya berupa menjadi persinggahan wisatawan, dan belum menjadi Daerah Tujuan Wisata (DTW) yang mampu memberi kontribusi pendapatan daerah secara signifikan.

Sasaran utama pembangunan bandara baru di Kabupaten Buleleng, dimaksud untuk menciptakan keseimbangan dalam menerima kedatangan wisman pengguna moda transportasi udara, melengkapi kunjungan wisman

dengan kapal cruise yang sudah mulai memanfaatkan Pelabuhan Celukanbawang sebagai gerbang masuk untuk sekedar "menengok" berbagai obyek wisata di Bali utara. Kalaupun selama ini terdapat wisman yang melakukan kunjungan dengan *stay* di Lovina, umumnya mereka merupakan wisman dengan minat khusus yang jumlahnya terbatas, seperti penikmat snorkeling sambil mengagumi kawanan ikan hias di Pulau Menjangan atau peneliti naskah Bali kuno di *Museum Rontal Gedung Kirtya*.

Barat - Timur

Pada akhirnya, pilihan lokasi pembangunan bandara baru untuk Bali kian mengerucut ke Bai utara, persisnya di Kabupaten Buleleng. Tetapi masalahnya tidak berhenti di situ, sebab Kabupaten Buleleng yang memanjang di "punggung" Pulau Bali, mempunyai kontur tanah yang lebih banyak pegunungannya, dibanding lahan yang datar. Kalaupun terdapat lahan yang datar, umumnya sudah digarap menjadi lahan pertanian atau kebun hortikultur penghasil

vanili, anggur, lada putih, dll. Sisanya adalah banjar-banjar adat maupun desa, lahan sakral dengan banyak bangunan pura suci mulai dari Pulaki hingga Bukit Kemuning.

Kalaupun terdapat lahan luas yang tampaknya "nganggur", hanyalah tanah *druwe puri* (milik puri) yang sebagian besar sudah dimanfaatkan menjadi resort di Lovina, serta kawasan hutan Taman Nasional Bali Barat (TNBB). Kedua lokasi tersebut merupakan wilayah khusus yang tak mungkin diganggu gugat peruntukannya.

Dari kondisi seperti itu, ketika mulai memilih calon lokasi pembangunan bandara, mulai terjadi silang pendapat. Sebagian cenderung memilih dibangun di bagian barat, dengan cara mengembangkan lapangan terbang perintis **Letkol Wisnu** di Sumberkima, Kecamatan Gerogak. Dasar pertimbangannya: selain lokasinya dekat dengan Pelabuhan Celukanbawang yang dikelola Pelindo III, lokasi itu juga dekat dengan jalan negara dari Gilimanuk ke Denpasar. Selain hal itu, apabila memerlukan lahan tambahan, konon dapat memanfaatkan sebagian kawasan lindung TNBB.

Pendapat itu, tentu banyak yang kurang menyetujuinya. Sebab, secara teknis lapangan udara perintis di Sumberkima memang ak didisain untuk pengembangan lebih jauh, apalagi untuk menjadi bandara internasional. Dengan lokasinya yang berdekatan dengan TNBB, bila lapangan terbang itu dikembangkan lebih besar, akan berpotensi mengganggu keseimbangan ekosistem yang ada di TNBB. Kecuali itu, juga terdapat pertimbangan belum berkembangnya lingkungan pendukung strategisnya yang masih jauh dari memungkinkan. Dari segi keselamatan penerbangan, lapangan terbang Letkol Wisnu juga terlalu mepet dengan perbukitan yang ada di sisi selatan, sedangkan bila pengembangannya hanya khusus ke arah utara, akan terbentur dengan hunian penduduk, jalan provinsi Gilimanuk-Singaraja dan terlalu dekat dengan laut.



Lalu bagaimana dengan pilihan lokasi di Kubutambahan ? Semula memang juga sempat terjadi penolakan. Tetapi setelah dibentuk Panitia Khusus yang melibatkan tokoh-tokoh masyarakat termasuk Jenderal Polisi Purnawirawan Putra Astaman dan pemuka adat, kondisi mulai mencair. Lebih-lebih setelah Gubernur juga mendukung pilihan pembangunan bandara baru itu di Kubutambahan. Bahkan orang nomor satu di Pulau Dewata itu dengan mantap menetapkan nama bandara internasional itu dengan sebutan **Bandara Internasional Buleleng Dwijendra**. Nama ini diadopsi dari tokoh penyebar awal agama Hindu di Pulau Bali.



ilustrasi

Reklamasi Perairan

Kesepakatan membangun Bandara Dwijendra yang terjadi awal Agustus 2014 lalu, oleh Gubernur Bali diberi catatan agar sesedikit mungkin menggunakan tanah persawahan, karena sawah-sawah di Kubutambahan memiliki peran penting dalam swasembada beras bagi masyarakat Bali. Selain itu, juga diharapkan pembangunan bandara tersebut tidak sampai menabrak pagar *niskala* (ketentuan metafisis), dengan menggusur bangunan-bangunan suci.

Yang paling penting dari hasil kajian, adalah keputusan untuk membangun infrastruktur bandara dengan memanfaatkan kawasan perairan seluas 600 hektar yang akan didapat dengan cara mereklamasi sebagian pantai wilayah Kubutambahan. Dalam perencanaan, pembangunan

Bandara Dwijendra ini akan menelan biaya sekitar Rp.3 triliun, yang selain ditanggung pemerintah pusat dan pemerintah provinsi, juga akan merangkul pihak swasta dalam bentuk Public Private Participation.

Semula, investor asal India: GVK Power & Infrastructure Ltd menyatakan siap untuk mengucurkan investasi. Tetapi belakang mundur, dan saat ini Pemprov Bali sedang melakukan negosiasi dengan calon investor asal Kanada, yang dalam proposalnya menyatakan juga akan membangun properti pendukung industri pariwisata serta jalan tol penghubung bandara ke Denpasar serta sentra-sentra DTW utama seperti ke Ubud, Gianyar, Tampaksiring hingga ke Benoa dan Nusadua.

Menurut Direktur Perhubungan Udara (Dirjenud) Kementerian Perhubungan Hary Bhakti Gumay, dari studi lanjutan rencana proyek Bandara Dwijendra, nantinya akan dibangun *runway* sepanjang 3.800 meter dengan lebar 60 meter, yang didukung dengan taxiway,

apron, lahan parkir, akses jalan, fasilitas cargo dan apron cargo.

Rencana pembangunan Bandara Dwijendra, mempunyai dinamiknya tersendiri. Bila pada awalnya masyarakat Kubutambahan sempat keberatan, kini tampak sudah dapat menerima proyek pembangunan infrastruktur yang kedepan dinilai akan mampu mengangkat ekonomi masyarakat lewat peningkatan industri pariwisata. Hal itu diungkapkan oleh Kepala Desa Kubutambahan, Kadek Topan Wirayuda: "Pada mulanya warga Kubutambahan memang sempat menolak rencana pembangunan bandara itu. Tetapi berkat sosialisasi dari pimpinan daerah Buleleng maupun Gubernur Bali, akhirnya kami relakan lahan kami dibebaskan untuk membangun bandara, karena yang bakal digunakan bukannya lahan sawah yang merupakan temoat kami mencari kehidupan, tetapi

hanya tegalan dan sebagian kebun yang memang kurang produktif. Yang kami sayangkan justru, saat ini sudah muncul para spekulasi yang memanfaatkan keadaan. Mereka telah membebaskan lahan kami dengan harga sekitar Rp.15 hingga Rp.20 juta per are, tetapi sekarang mereka menawarkan kepada calon investor dengan harga sekitar Rp.200 juta per are".

Yang kini masih menjadi pertanyaan di kalangan awam adalah: apakah dengan cara membangun bandara di atas lahan hasil reklamasi perairan, tidak akan berbahaya?

Pertanyaan ini cukup wajar, mengingat teknologi membangun di atas perairan masih asing bagi awam. Padahal, di Bali bukan baru kali ini, dimanfaatkan teknologi membangun infrastruktur pada lahan reklamasi. Beberapa contoh yang sudah dilakukan:

- *Pembangunan perluasan jalan di kawasan Pulaki di Kabupaten Buleleng pada awal tahun 70-an, terpaksa dilakukan dengan menimbun kawasan perairan bagian utara jalan, karena tak mungkin mengepras bukit yang di atasnya terapat Pura Pulaki yang disucikan masyarakat;*
- *Perpanjangan runway Bandara Internasional Ngurah Rai di Kabupaten Badung, tak mungkin dilakukan ke arah daratan Banjar Tuban Kecamatan Kuta Selatan yang sudah padat hunian hingga bisa menimbulkan social cost yang tinggi, karenanya untuk mendapatkan lahan guna perpanjangan landas pacu, terpaksa dilakukan ke arah laut dengan mereklamasi perairan sepanjang sekitar 1.200 meter dan lebar 50 meter;*
- *Yang terakhir, pembangunan jalan tol Bali Mandara yang menghubungkan kawasan Nusadua dengan Benoa dan Bandara Internasional Ngurah Rai, dilakukan dengan membangun infrastruktur jalan di atas perairan Teluk Benoa sepanjang lebih dari 13 kilometer. (Nilam)*

Kunjungan Wamen ESDM ke Benoa

Wakil Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Susilo Siswoutomo berkunjung ke Pulau Bali. Dalam kunjungan 12 September lalu itu, Wamen ESDM bertemu dengan Walikota Denpasar-IB Rai Dharma Wijaya Mantra didampingi dengan Tim ESDM berserta dan didampingi oleh GM Pelindo III Cabang Benoa-Ali Sodikin. Pertemuan ini dijadwalkan dalam rangka untuk membahas tentang rencana dibangunnya pembangkit listrik di daerah Pesanggaran Denpasar Selatan.

Pertemuan yang membahas tentang pasokan listrik di Bali serta strategi yang harus dilakukan untuk mendapatkan sumber energi baru agar biaya operasional pembangkit listrik dapat digunakan secara efisien. Saat ini pembangkit listrik menggunakan bahan bakar minyak, yang notabennya harganya semakin lama semakin melambung, untuk mensiasati hal tersebut, maka dikembangkanlah pembangkit listrik dengan menggunakan bahan bakar gas LNG yang belum dimanfaatkan secara optimal.

"Pasokan listrik di Bali saat ini tengah memasuki fase yang kritis, sehingga membutuhkan sumber energi baru untuk memenuhi pasokan listrik di Bali," ujar Susilo Siswoutomo disela-sela diskusi tentang rencana pembangunan pembangkit listrik tersebut.

Beban operasional pembangkit listrik dengan menggunakan BBM ini merupakan pencetus untuk mengkonversikan penggunaan bahan bakar minyak menjadi bahan bakar gas, selain efisien bahan bakar gas LNG juga ramah lingkungan. Pembangkit listrik dengan menggunakan bahan bakar gas LNG ini rencana akan mempunyai kapasitas sebesar 100 MW namun untuk tahap awal akan dioperasikan sebesar 50 MW pada September 2014 dan akan beroperasi penuh pada awal tahun 2015. Pembangkit listrik berbahan bakar gas ini diharapkan akan ikut berkontribusi untuk pasokan listrik di Pulau Jawa.

"Dengan menggunakan bahan bakar gas, kita bisa menghemat anggaran negara sebesar 2/3. Otomatis kita juga akan membantu negara karena impor bbm akan turun drastis" tambah Susilo Siswoutomo.

Pelindo III Cabang Benoa saat ini tengah mempersiapkan fasilitas terminal gas LNG untuk mendukung rencana kerjasama LNG tersebut di Bali.

"Proyek ini adalah bentuk kerjasama sinergi BUMN yang sangat penting karena menyangkut hajat hidup masyarakat khususnya di Bali, jika program ini tidak segera dilakukan maka akan terjadi kelangkaan listrik di Bali bahkan mungkin akan berdampak untuk Pulau Jawa. Dan dengan sinergi BUMN ini akan berdampak pada masa depan Pulau Bali." General Manager Pelindo III Benoa memberikan penjelasan. (Jamrud)



 **Susilo Siswoutomo**
Wakil Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral

Dari International Day
di World Maritime University

BERBEKAL BONEK

Menangi Ajang International

Mungkin pepatah asal Yunani Veni, Vidi, Vici ini, yang berarti saya datang, melihat dan menang, pantas disematkan kepada para mahasiswa asal Indonesia yang berhasil memenangkan juara satu pentas seni di salah satu perhelatan tahunan yang diselenggarakan World Maritime University, Malmö, Swedia. Berikut laporan Oscar Yogi Yustiano-pegawai Pelindo III yang juga kontributor DERMAGA, dari Malmö, Swedia.

"Indonesia... Indonesia Indonesia...!" suara tersebut berkumandang pada saat penyerahan hadiah, dari Presiden World Maritime University, Neil Bellefontaine, kepada tim Indonesia di ajang International Day yang diselenggarakan setiap tahun oleh World Maritime University (WMU), sebuah institusi yang berada di bawah International Maritime Organization dari Perserikatan Bangsa-Bangsa, di Malmö, Swedia, pada tanggal 9 Agustus 2014.

Tim Indonesia yang terdiri dari para mahasiswa WMU berhasil merebut juara satu pentas seni dengan mengalahkan tujuh negara di dunia, diantaranya Vietnam, Afrika Selatan, Panama, Filipina, India dan China. Tim Indonesia menampilkan tarian *Yamko Rambe Yamko* dengan iringan alat instrumental, gitar dan djembe.

Di dalam penampilannya, tim Indonesia mampu menunjukkan kekompakannya baik dalam olah gerak maupun suara, dan untuk menambah seru penampilan, tim Indonesia berpakaian layaknya suku di Papua, dengan menggunakan kaos merah putih, hiasan rumput di kepala dan cat merah putih di wajah. Hal ini menjadi nilai lebih jika dibandingkan dengan penampilan negara lainnya.

Tentunya untuk menampilkan tarian tersebut tidaklah mudah mengingat waktu persiapan yang sangat terbatas, yakni sekitar dua minggu. Paling tidak mereka harus berlatih setiap hari 2-3 jam untuk memadukan suara dan gerakan. Bagi mahasiswa Indonesia, acara ini merupakan momen yang langka sekaligus menegangkan karena mereka harus tampil di depan warga negara asing. "Tampil di depan orang Indonesia saja saya sudah *keder* (Takut), apalagi di depan warga asing," ujar Raditya. Namun demikian, dengan berbekal kepercayaan diri dan bonek (bondo nekat), tim Indonesia mampu meninjurkan *taring*-nya, dengan memenangkan ajang ini.

Tim Indonesia memilih *Yamko Rambe Yamko*, karena tarian perang asal Papua ini, memiliki semangat dan kekompakan yang luar biasa. Hal ini cocok dengan kondisi mahasiswa yang ada di rantau, meski jauh, mereka tetap harus mengobarkan semangat untuk bisa menyelesaikan studi dengan baik dan tepat waktu. Ternyata tarian ini tidak hanya mengobarkan semangat mahasiswa Indonesia, tapi juga dunia. "Kerja keras kita tidak sia-sia," kata Iffansyah, salah satu peserta asal Indonesia.

Kegiatan ini terbilang cukup prestisius karena diikuti oleh berbagai negara di dunia yang merupakan mahasiswa dari World Maritime University, yang berasal dari 45 negara di Dunia. Tak ayal, para peserta berusaha menampilkan keistimewaan mereka baik berupa penampilan budaya, masakan khas negaranya maupun pakaian adat atau nasional. Sungguh sangat menarik karena kita bisa belajar mengerti budaya mereka dengan menyaksikan penampilan mencicipi masakan mereka.



"Tarian ini sangat populer di negara kami dan menjadi kebanggaan tersendiri bisa memperkenalkan tarian ini kepada dunia internasional," kata Beatriz Yazmin Gonzales Frias.



Demikian halnya, penampilan dari tim Filipina yang menampilkan tarian *Tinikling*, tarian ini juga melibatkan pasangan pemuda pemudi, namun yang menarik adalah mereka menari-nari diatas bambu yang membuka menutup jadi kalau tidak hati-hati kaki penari bisa terjepit. "Kami ingin menang jadi kami latihan setiap hari," kata salah satu penari, Charlie Pandongan. Sayangnya, tim Filipina kurang beruntung, mereka belum bisa menang. Namun demikian, mereka tetap senang dan bangga bisa terlibat dalam acara tahunan ini.

Pria yang berprofesi sebagai guru di sekolah pelayaran ini menambahkan latihan sangat diperlukan untuk memadukan antara penari dengan anggota tim yang bertugas menggerakkan bambu. Apabila diperhatikan tarian *Tinikling* memiliki kemiripan dengan tarian yang berasal dari salah satu bagian di Indonesia, dimana orang menari di atas bambu.

Tak ayal kegiatan yang diselenggarakan di Henrik Smith Residence, Malmö, ini menjadi daya tarik warga Malmö dan sekitarnya, kurang lebih 500 undangan hadir untuk menyaksikan kegiatan tersebut. Para undangan berasal dari masyarakat Malmö dan sekitarnya serta para warga negara lainnya yang tinggal di Malmö, seperti dari Indonesia, Filipina dan India. Mereka sangat antusias karena mereka bisa menyaksikan keanekaragaman yang ada di dunia pada satu tempat dan tidak harus keliling dunia. (***)



Tak hanya penampilan seni dari tim Indonesia yang mendapat pujian, tapi juga dalam hal masakan. Tim Indonesia memasak sate ayam dan daging saus kacang serta bawang goreng. Tak ayal menu ini langsung ludes dalam sekejap. "Makanan yang pertama kali saya coba dan langsung suka adalah dari Indonesia," kata Kerstin, salah satu warga Swedia yang hadir di dalam acara tersebut.

Perwakilan dari Panama menampilkan tarian *El Punto*, tarian ini sangat populer di kalangan masyarakat Panama karena terkenal sangat romantis karena dilakukan oleh pasangan pemuda pemudi, meskipun berasal dari Spanyol namun sudah menjadi bagian dari masyarakat Panama.



Automatic Terminal Altenwerder Hamburg Jerman

Terminal Berbasis Robot di Dunia

Beberapa waktu yang lalu Oscar Yogi Yustiano-pegawai Pelindo III sekaligus kontributor Majalah DERMAGA yang sedang menempuh pendidikan S2 World Maritime University, Malmö, Swedia berkesempatan untuk mengunjungi *Automatic Container Terminal*, Terminal Peti Kemas Altenwerder, Hamburg, Jerman. Salah satu terminal berbasis robot di dunia itu konon kerap dikunjungi kapal berukuran tiga kali lapangan sepak bola. Berikut laporannya.

Sekilas pelabuhan yang berada di kota mantan Presiden BJ. Habibie pernah belajar ini, seperti pelabuhan pada umumnya dengan aktifitas bongkar muat peti kemas dari kapal ke dermaga dan lapangan penumpukan dengan

menggunakan krane petikemas (container crane) disisi dermaga dan krane atau *Rubber Tyred Gantry* (RTG) di sisi lapangan penumpukan. Namun, jika diperhatikan dengan lebih jeli truk yang mengangkut peti kemas dari dermaga ke lapangan penumpukan atau krane yang beroperasi di lapangan penumpukan ada yang berbeda, karena tidak ada ruang kemudi dan beroperasi tanpa awak, yang berjalan lalu lalang melakukan operasional bongkar muat layaknya robot.

"Alat untuk mengangkut peti kemas dari dermaga ke lapangan penumpukan itu kami sebut *Automated Guided Vehicle* (AGV)," kata Michael Bieschke, konsultan dari HPC Hamburg Port Consulting GMBH.

Pria berkacamata ini menambahkan bahwa hampir semua alat bongkar muat di Terminal Altenwerder tanpa awak, bukan berarti dikendalikan oleh hantu, tapi dikendalikan secara otomatis dengan pengontrol jarak jauh (remote control) melalui ruang kontrol yang didukung dengan sistim informasi dan teknologi yang *canggih*.

Penggunaan sistim IT ini dimulai pada saat kedatangan peti kemas di dermaga, penataan di lapangan penumpukan hingga di keluar gerbang terminal dan sebaliknya. Namun, demikian hanya ada satu bagian tetap diawaki, yakni dibagian krane petikemas, karena peraturan dari pemerintah mewajibkan aktifitas alat yang berkaitan orang dengan diharuskan dioperasikan dengan



orang. "Sebenarnya kami dapat melakukannya secara otomatis namun karena regulasi mewajibkan ya apa boleh buat," kata pria yang berusia 57 tahun ini.

Penggunaan alat bongkar otomatis dengan dukungan sistem IT memberikan banyak manfaat, pertama aktifitas dapat berjalan lebih efektif dan efisien, karena tidak memerlukan banyak tenaga kerja, baik tenaga operasional maupun administrasi. Kedua, ramah lingkungan, karena tidak menggunakan solar melainkan tenaga listrik, sehingga dapat mengurangi polusi udara (CO₂, NO_x, SO_x), debu, getar dan suara. "Khusus untuk AGV kami menggunakan tenaga baterai yang harus diisi ulang setiap 8 jam," ujar Pria ramah berkacamata ini.

Ketiga produktivitas lebih stabil dan dapat bekerja selama 24/7, karena tidak mengenal faktor kelelahan dan penurunan konsentrasi seperti jika diawaki oleh tenaga kerja. Yang terakhir, *paperless*, karena segala aktifitas surat menyurat dan

administratif seperti cetak nota dilakukan melalui sistem IT, sehingga dapat mengurangi pertemuan dengan pengguna jasa dan meminimalisir terjadinya penyalagunaan wewenang.

Selain alat bongkar muat otomatis, terminal Altenwerder juga didukung hal lainnya seperti inovasi terhadap area perpindahan peti kemas (*handover*). Area perpindahan petikemas dari lapangan penumpukan ke dermaga atau sebaliknya, dari lapangan penumpukan ke kereta api atau sebaliknya, berbeda dengan terminal pada umumnya karena penataan petikemas dilakukan secara horizontal dan area *handover* berada disamping kiri dan kanan jalur krane atau Rail Mounted Gantry (RMG). Tapi, di terminal Altenwerder penataan peti kemas dilakukan secara vertikal, dan area *handover* dilakukan di ujung vertikal lapangan penumpukan, pada ujung lapangan penumpukan dibuat *space* untuk area *handover* (4 jalur truk).

Sedangkan, untuk jenis alat yang digunakan di lapangan penumpukan adalah RMG, dengan dua tipe yakni tipe besar (*outer large RMG*) dan tipe kecil (*inner small RMG*). Dengan dua tipe RMG, proses *handover* dapat lebih cepat karena RMG dapat berpapasan satu sama lain untuk mengambil petikemas untuk dibawa ke area *handover*. Keuntungan lainnya untuk double RMG dan area vertikal *handover* adalah lalu lintas kendaraan angkut peti kemas lebih rapi karena hanya beroperasi diujung depan dan belakang lapangan penumpukan.

Hal penting lainnya adalah fasilitas pengangkut dengan kereta api, sehingga peti kemas dari lapangan penumpukan dapat dibawa langsung ke kota tujuan dengan kereta api atau sebaliknya. Ketersediaan layanan kereta api hampir tersedia di semua pelabuhan di Eropa, karena mereka menyadari bahwa penggunaan kereta api dapat mengurangi biaya logistik, kemacetan lalu lintas dan yang paling penting adalah mengurangi dampak lingkungan. Oleh karena itu pemerintah kota Hamburg mendukung dengan menyediakan sarana pengangkut melalui jalur kereta api. "Pemerintah mempunyai program untuk mengurangi jumlah truk di jalan sehingga dapat meminimalisir kemacetan," tutur Pria

◀ ilustrasi



yang pernah menjadi marine surveyor di Pelabuhan Hamburg ini. Saat ini operator kereta api dioperasikan oleh pihak ketiga.

Demikian halnya, dalam hal pengerukan kedalaman sungai, pemerintah Jerman mendukung dengan melakukan pengerukan, sehingga kapal-kapal dengan kapasitas besar dapat melalui alur sungai tersebut. Kedatangan kapal-kapal tersebut memberikan keuntungan tersendiri karena dapat mengurangi biaya logistik dan bahan bakar serta dampak lingkungan, karena muatan yang seharusnya dimuat dengan lima kapal *feeder* (penghubung), dapat dimuat dalam satu kapal besar tipe post panamax.

Disamping itu terkait dengan dokumen ekspor impor, pihak operator pelabuhan bekerjasama dengan otoritas pelabuhan dan bea cukai serta instansi lainnya menciptakan sistem seperti *national single window* agar pengurusan dokumen dapat selesai sebelum kapal sandar sehingga dapat mengurangi kongesti di pelabuhan.

Hal ini menjadi keunggulan dari terminal Altenwerder dari terminal lainnya. Seperti diketahui terminal Altenwerder bersebelahan dengan

terminal yang dikelola oleh operator besar lainnya diantaranya Eurogate Container Terminal Hamburg. *Aroma* kompetisi diantara pelabuhan di Eropa memang terasa lebih *kental* karena semua pelabuhan berlomba-lomba untuk menjadi efisien dan efektif sehingga dapat mengurangi biaya logistik dalam rangka menarik para konsumen. "Terminal yang dikelola Eurogate berada tepat dihadapan kami," katanya.

Bieschke menceritakan *saking* ketatnya persaingan, Terminal Altenwerder pernah kehilangan salah satu konsumen dari perusahaan pelayaran terbesar di dunia, hanya gara-gara Terminal Altenwerder menolak men-cat atau mewarnai kran petikemasnya sama dengan warna perusahaan pelayaran tersebut.

"Kami menolak karena kami pelabuhan umum bukan untuk satu pelayaran saja," kisahnya. Alhasil, perusahaan pelayaran tersebut "menyeberang" ke tetangga sebelahnya, sehingga mempengaruhi keuangan perusahaan.

Namun demikian hal tersebut tidak membuatnya patah semangat, terminal Altenwerder tetap konsisten melakukan perbaikan sehingga

pelayanan yang diberikan lebih efisien dan efektif serta ramah lingkungan, sehingga menarik konsumen-konsumen baru dan keuangan perusahaan kembali stabil. "Karena perusahaan pelayaran hanya tertarik pada seberapa banyak petikemas yang dapat kita bongkar atau muat setiap jamnya," katanya.

Terminal Altenwerder saat ini memiliki 14 ship-shore gantry cranes, dengan rentang 35 meter atau selebar 22 petikemas panjang dermaga 1400 meter. Meskipun pelabuhan sungai, Terminal Altenwerder termasuk terminal yang sering dikunjungi kapal-kapal besar dengan panjang 340 meter, lebar 45 meter, draft 15 meter dengan kapasitas 10.000 boks atau seluas tiga kali lapangan bola internasional. Setiap minggu rata-rata dikunjungi 4 kapal berjenis post panamax, dengan *throughput* setiap bulan mencapai 50.000 boks, dan 60-70 kapal *feeder* dengan *throughput* setiap bulan sekitar 15.000 boks. (***)





SELAMAT DAN SUKSES

Workshop dan PR Gathering 2014





Peringatan Hari Perhubungan Nasional Tahun 2014

17 September 2014

**“Melalui Peringatan Hari Perhubungan Nasional Tahun 2014,
Kita Tingkatkan Pembangunan Sektor Transportasi
untuk Menuju Indonesia yang Semakin
Maju dan Sejahtera.”**

